

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 113 n.º 7/9

jul./set. 1993



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Já se encontra à venda o Lançamento

AS GUERRAS HOLANDESAS NO MAR

Do retorno de Nassau à expulsão definitiva do invasor
por MAX JUSTO GUEDES

Segundo Volume — Tomo I-B da Coleção

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

OUTROS VOLUMES DA COLEÇÃO JÁ EDITADOS

Primeiro Volume — Tomo I (As grandes navegações; o Descobrimento do Brasil; as expedições de reconhecimento e guarda-costa)

Primeiro Volume — Tomo II (A viagem de Martim Afonso de Sousa; as Franças Antártica e Equinocial; corsários e piratas na costa do Brasil; ações navais contra estrangeiros na Amazônia)

Segundo Volume — Tomo I-A (As guerras holandesas no mar: antecedentes, ataque a Salvador e ocupação do Nordeste até o regresso de Maurício de Nassau)

Segundo Volume — Tomo II (Segurança da navegação até o século XVIII; tentativas espanholas de domínio do Sul do Brasil; transmigração da família real para o Brasil; conquista de Caiena; a Marinha e a Revolução Pernambucana de 1817; ocupação da Banda Oriental)

Quinto Volume — Tomo II (A Marinha do Brasil entre o fim da Grande Guerra e o pós-Segunda Guerra Mundial)

BREVE LANÇAMENTO

Cem anos depois, o relato histórico isento de

A REVOLTA DA ARMADA

A crise político-militar que abalou o Brasil no início da República,
por HELIO LEONCIO MARTINS

IV - 272, 2, 10



B. 856 ->

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1952

1952

1952

REVISTA MARÍTIMA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA - Serviço de Investigações
 Direção de Marinha - Rio de Janeiro

1952

1952

1952

INVENTARIO - BN

00.244.764-9

Aos Leitores

Cumpre-nos esclarecer-lhes que, apesar dos nossos esforços, problemas ocorridos no maquinário da nossa gráfica geraram o presente atraso.

A Direção

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

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.

Irregular: 1851-80.

ISSN 0034-9860.

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

CDD — 359.00981

359.005



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 113 n.º 7/9

jul./set. 1993

R. marit. bras.	Rio de Janeiro	v. 113	n.º 7/9	p. 320	jul./set. 1993
-----------------	----------------	--------	---------	--------	----------------



MINISTRO DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
Diretor
Max Justo Guedes

Vice-Diretor
Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo César Laudares dos Santos

Consultores Especiais da RMB
Vice-Almirante (Refº) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) *José Geraldo da Costa Cardoso de Melo*

Departamento de Publicações e Divulgação
Chefe: Capitão-de-Corveta (QC-FN) *Claudio da Silva Ramos*
Ajudante: Capitão-Tenente (CAF) *Yeda Lúcia Arouche Nunes*

Equipe Editorial
Adriana Paula Campos Borges
Afonso Celso Lopes Francisco
Célia Maria Barros Gutierrez
Jacir Roberto Guimarães
Luiz Carlos Miguel
Sérgio Bellinello Soares
Sonia Regina Vianna

Apoio Administrativo
Primeiro-Sargento (ES) *Joaquim Aurélio Soares*

Expedição
Cabo (AT) *José Jarbas dos Santos*
MN (RC) *Luciano de Souza Martins*
Leonídio de Campos

001	002	003	004	005	006	007	008	009	010
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA é uma publicação oficial do MINISTÉRIO DA MARINHA, desde 1851. Entretanto, as opiniões emitidas e artigos são da exclusiva responsabilidade de seus autores. Não refletem, assim, o pensamento oficial da MARINHA DO BRASIL. É publicada, trimestralmente, pelo SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA.

Publicidade e Assinatura

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 — Centro
20010-090 — Rio de Janeiro — RJ

Tel.: 221-6696

FAX (021) 216-6716

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

BRASIL
CR\$ 200,00
CR\$ 800,00

EXTERIOR
US\$ 4.00
US\$ 12.00

AOS SENHORES COLABORADORES

No exemplar do 2º trimestre de 1993, a *Revista Marítima Brasileira* distribuiu, como suplemento, em separata, o Índice Remissivo por Assunto, dos artigos publicados nos anos de 1990 a 1992, bem como divulgou as regras para classificação dos referidos assuntos.

Com o propósito de dar continuidade a essa tarefa e aprimorar a consulta aos artigos a serem publicados, tornando-a mais ágil e precisa, com a plena utilização da computação, solicitamos aos Senhores Colaboradores que, além do atendimento da instrução Documarinst n.º 50-01 de 1º de agosto de 1991 (transcrita a seguir), façam acompanhar as suas colaborações da classificação que julgar mais apropriada para o seu artigo, indicando o *assunto principal* (OBRIGATORIAMENTE, um dos 26 listados nas instruções publicadas na RMB) e seu *complemento e/ou assuntos secundários* (o mais importante e os demais), DE PREFERÊNCIA os já listados naquelas instruções.

Lembramos que, para o propósito acima, é essencial que também sejam cumpridas as Normas da Documarinst n.º 50-01, ressaltando-se a letra d) do item 3. O resumo do artigo da colaboração deverá ter, se possível, até 1.000 dígitos* (letras + algarismos + sinais + espaços), cerca de 20 linhas.

Agradecendo a atenção do nosso Colaborador,
Atenciosamente

Revista Marítima Brasileira

* O campo do computador reservado para o Resumo tem 1.000 dígitos.

MINISTÉRIO DA MARINHA
SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 01 de agosto de 1991.

DOCUMARINST Nº 50-01

Assunto: Publicação de artigos em periódicos editados pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM)

1 — PROPÓSITO

Baixar normas para a publicação de artigos na Revista Marítima Brasileira (RMB) e na Navigator.

2 — CONCEITO

2.1 — As publicações periódicas RMB e Navigator, editadas pelo SDGM, são obras de interesse naval e divulgadas, trimestralmente a primeira, e semestralmente a segunda, visando à disseminação de trabalhos e assuntos de cunho técnico abrangendo fatos, entendimentos, análises e efemérides, todos de interesse e apreciável valia para a família naval.

2.2 — Os artigos publicados, nesses periódicos, são de total responsabilidade de seus autores, não refletindo, portanto, o pensamento oficial da Marinha.

3 — NORMAS

3.1 — Da inscrição dos trabalhos:

- a) qualquer pessoa, civil ou militar, pode inscrever seus artigos para publicação;
- b) não existe limite para o número de trabalhos enviados por autor;
- c) os artigos devem sempre conter assunto de interesse naval;
- d) preferencialmente, os trabalhos devem ser precedidos de um pequeno resumo com, no máximo, 250 palavras;
- e) todos os trabalhos inscritos ficam sujeitos a avaliação, segundo as normas constantes nesta Instrução;
- f) os trabalhos inscritos devem, preferencialmente, seguir o seguinte padrão de apresentação:

I) datilografado em espaço 2, em folha de papel ofício, com 72 toques por linha e no máximo 30 linhas por lauda (folha), em duas vias, sendo aceita qualquer tipo de reprodução, desde que legível;

II) caso o trabalho seja complementado por fotografias, estas devem ser apresentadas em slides ou em papel fotográfico não sendo, neste caso, necessário o negativo; e

III) as ilustrações devem ser originais a traço preto em papel branco ou vegetal;

g) os artigos devem ser enviados ao SDGM, acompanhados de:

- I) resumo biográfico do autor;
- II) autorização para publicação;
- III) endereço e/ou telefone para contato; e
- IV) conta bancária (banco, agência e número);

h) aos autores de artigos publicados será pago um pro-labore, por lauda impressa, cujo valor é fixado pela Direção do SDGM. O autor que desejar declinar do recebimento do pro-labore, poderá fazê-lo, não incluindo os dados sobre sua conta-corrente indicados no inciso IV da alínea anterior;

- i) qualquer reclamação quanto a erros ocorridos na publicação de um artigo deve ser feita no período de três meses, contados a partir da distribuição da publicação;
- j) findo o período acima mencionado, o SDGM se reserva o direito de destruir os originais, caso não sejam procurados pelo autor; e
- l) os originais não publicados serão devolvidos aos autores.

3.2 — Da avaliação

- a) a Consultoria Especial da RMB opina sobre:
 - I) prioridade para publicação;
 - II) existência de matéria ou conceitos julgados conflitantes com os interesses da Segurança Nacional ou da MB;
 - III) necessidade de apreciação pelo CEMA, nos casos acima;
 - IV) necessidade de ser submetida à Comissão de Redação da RMB, caso paire dúvidas quanto ao interesse da publicação ou à qualidade técnica ou cultural da matéria.
- b) a Comissão de Redação da RMB tem a seguinte constituição:
 - I) Diretor do SDGM (presidente);
 - II) Consultor Especial da RMB;
 - III) Chefe do Departamento de Publicações e Divulgação; e
 - IV) Encarregado da Divisão de Edição (relator).
- c) as decisões exaradas pelo CEMA e pela Comissão de Redação da RMB são irrecorríveis.

4 — DISPOSIÇÕES FINAIS

- 4.1 — As inscrições dos trabalhos podem ser feitas pelo Correio, CPM ou pessoalmente.
- 4.2 — Cabe ao Diretor do SDGM baixar as normas complementares que se fizerem necessárias à consecução da presente Instrução.
- 4.3 — Os casos omissos deverão ser submetidos ao Diretor do SDGM.

5 — VIGÊNCIA

Esta DOCUMARINST entra em vigor na presente data.

MAX JUSTO GUEDES
Diretor

SUMÁRIO

- 11 NOSSA CAPA
- 17 NOSSOS ARTISTAS
- 21 Palavras Finais: O Réquiem Profissional de um Almirante — *Mário César Flores* — Almirante-de-Esquadra (RRm)
- 31 O Combatente Anfíbio (Parte I) — *Luiz Carlos da Silva Cantídio* — Almirante-de-Esquadra (FN)
- 55 Os Militares e a Política Durante a República (Parte VII) — *Mário Jorge da Fonseca Hermes* — Almirante-de-Esquadra (RRm)
- 71 Liddell Hart ou Clausewitz? — *João Gonçalves Caminha* — Vice-Almirante (RRm)
- 87 Marinha Soviética Reduz Assinatura Infravermelho de Seus Navios — *David Foxwell* — Trad. CA (RRm) *Odyr Marques Buarque de Gusmão*
- 95 Recursos Naturais e Crescimento Populacional — *Ney Coe de Oliveira* — Subdiretor da FGV
- 99 A Primeira Tempestade no Deserto — 1941 — *Carlo de Risio* — Trad. CC (EN) *Maurício Kiwielewicz*
- 109 O Sesquicentenário de Nascimento dos Almirantes Guillobel, Jaceguai e Balthazar — *Carlos Balthazar da Silveira* — Capitão-de-Mar-e-Guerra
- 123 Vietnã: Aprendeu-se Algo? — *Carlos Raffo Junior* — Capitão-de-Mar-e-Guerra
- 129 De Velas e Caravelas — *Gil Cordeiro Dias Ferreira* — Capitão-de-Mar-e-Guerra
- 143 A Unidade Territorial do Brasil e a Marinha Russa — *Lauro Nogueira Furtado de Mendonça* — Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.º)
- 147 Minas Marítimas na Nicarágua — *James M. Martin* — Captain (U.S. Navy Retired) — Trad. CMG *João Oswaldo Pirassinunga*
- 157 As Origens do Golpe Militar do Ano 2012 nos Estados Unidos — *Charles J. Dunlap Jr.* — Trad. CMG (RRm) *Fernando M. Baptista da Costa*
- 177 Planejamento Militar, Para Quê? — *Antonio Ruy de Almeida Silva* — Capitão-de-Fragata

- 185 Os Primórdios do Abastecimento em Vôo — *Jim Cownie* — Trad. CF (RRm)
José Roberto Cardoso
- 189 Do *Polaris* ao *Trident* — Aspectos Tecnológicos, Históricos e Gerenciais de Sistemas de Mísseis Lançados por Submarinos — *Maurício Kiwielewicz* — Capitão-de-Corveta (EN)
- 195 Implementação da Qualidade Total na Marinha dos EUA — *Agostinho Santos do Couto* — Capitão-Tenente (IM)
- 203 Pesquisa Naval nº 5
- 209 SEÇÃO DA EGN
- 210 Os Fundamentos Históricos e Sociológicos da Guerra — *Marco Antonio Gonçalves Bompert* — Capitão-de-Mar-e-Guerra
- 218 A Distensão do Conflito Leste X Oeste e Suas Implicações no Cenário Político-Estratégico Mundial — *Edésio Teixeira Lima Júnior* — Capitão-de-Corveta (IM)
- 224 A Estratégia Naval no Teatro de Operações do Pacífico na Segunda Guerra Mundial: Esteve Válido o Conceito Clássico de Batalha Decisiva? — *Antonio Fernando Monteiro Dias* — Capitão-de-Corveta (CA)
- 233 A MARINHA DE OUTRORA
- 234 Uniformes
- 237 Usos e Costumes
- 241 O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL
- 245 CARTAS DOS LEITORES
- 253 DOAÇÕES AO SDGM
- 255 NECROLÓGIO
- 269 REVISTA DE REVISTAS
- 299 NOTICIÁRIO MARÍTIMO



NAVIO-PATROLHA GRAJAÚ É BATIZADO

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro realizou, em 21 de maio passado, às 10h30m, o batismo do Navio-Patrolha *Grajaú*, em cerimônia presidida pelo Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa, e com a presença de autoridades ligadas ao setor de construção naval. Após a cerimônia, o navio foi rebocado para o Cais Sul interno do Arsenal, onde serão concluídas as obras de acabamento e realizadas as provas de cais dos seus equipamentos e sistemas, o que permitirá a execução das provas de mar que antecedem o término da construção.

A incorporação do navio à Armada será feita no último trimestre de 1993.

Na cerimônia de batismo do navio, foi lida a Ordem do Dia nº 0001/93, assinada pelo Diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, Contra-Almirante (EN) Carlos Oswaldo Botelho Gadelha, que transcrevemos abaixo, na íntegra:

“O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro se engalana para, mais uma vez, na presença de convidados ilustres, realizar a cerimônia de batismo de um navio em construção. Motivo maior de satisfação é o fato de se voltar a construir um navio na Carreira 2, retomando assim uma atividade que se iniciou com a construção do Monitor *Parnaíba*, lançado ao mar há 56 anos atrás.

O batismo de um navio representa para quem o está construindo um evento de grande significado. É a cerimônia que marca o término da fase de construção que coloca o navio em condições de entrar em contato com o seu *habitat* natural — o mar. Para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e para seus servidores civis e militares, especialmente os envolvidos na construção, representa o momento em que damos à luz um novo rebento que começa a viver: a princípio, ainda necessitando de muitos cuidados, representados pelo término das obras de acabamento; depois,

aprendendo a dar os primeiros passos, representados pelas provas de cais e mar, até que esteja em condições, já com a tripulação a ele integrada, de iniciar o cumprimento da missão que lhe foi destinada, com sua incorporação à Armada.

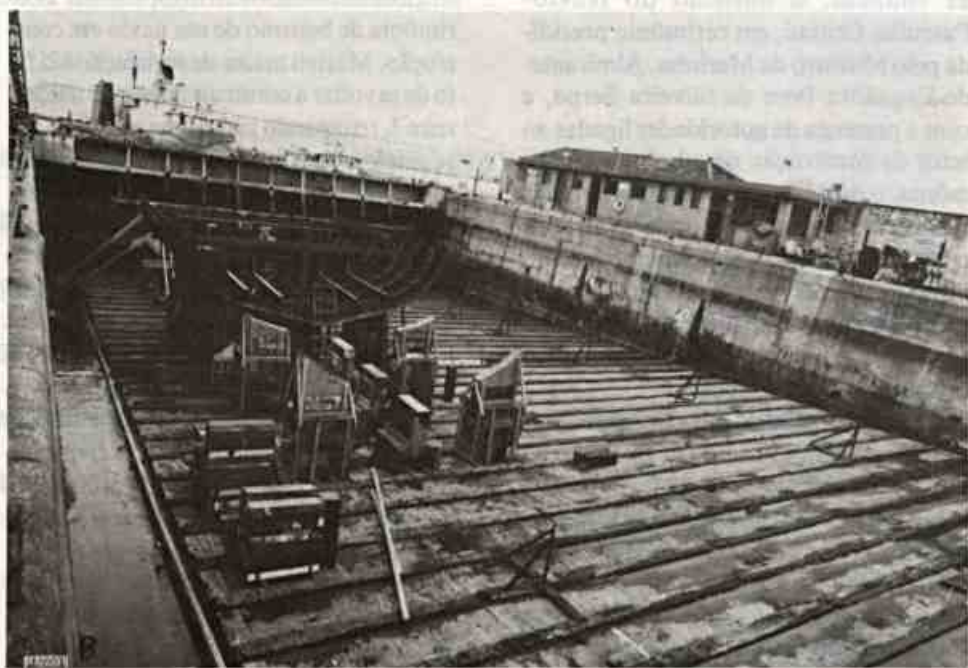
Hoje batizamos o Navio-Patrolha *Grajaú*, que herdou o nome do glorioso *Gato-7*, Caça-Submarinos *Grajaú*, que, no período de 1943 a 1959, prestou inestimáveis serviços à Marinha e ao Brasil, entre os quais se destaca a proteção ao tráfego marítimo aliado, durante a Segunda Guerra Mundial, representada pela participação na escolta de 34 comboios, muitos deles na Rota TJ — Trinidad-Rio de Janeiro.

A utilização na popa dos novos meios dos nomes de antigos navios, que ajudaram a escrever a história da Marinha, é também uma forma de reverenciar os

oficiais e praças que fizeram parte das tripulações que comungaram dos momentos de glória por eles vividos.

É, pois, em homenagem aos antigos tripulantes do Caça-Submarinos *Grajaú* que, hoje, temos, com grande honra, como madrinha de batismo do Navio-Patrolha *Grajaú*, a Excelentíssima Senhora Maria Leticia Gondim Figueiredo, viúva do então Capitão-Tenente Sylvio de Magalhães Figueiredo, primeiro Imediato do Caça-Submarinos *Grajaú* e que chegou ao posto de Almirante-de-Esquadra, semeando, ao longo de sua carreira, exemplos de patriotismo, profissionalismo e amor à Marinha, em todos aqueles que tiveram o privilégio de conhecê-lo.

O Navio-Patrolha *Grajaú*, que hoje recebe seu batismo, é parte do esforço da Marinha, dentro do seu Programa de



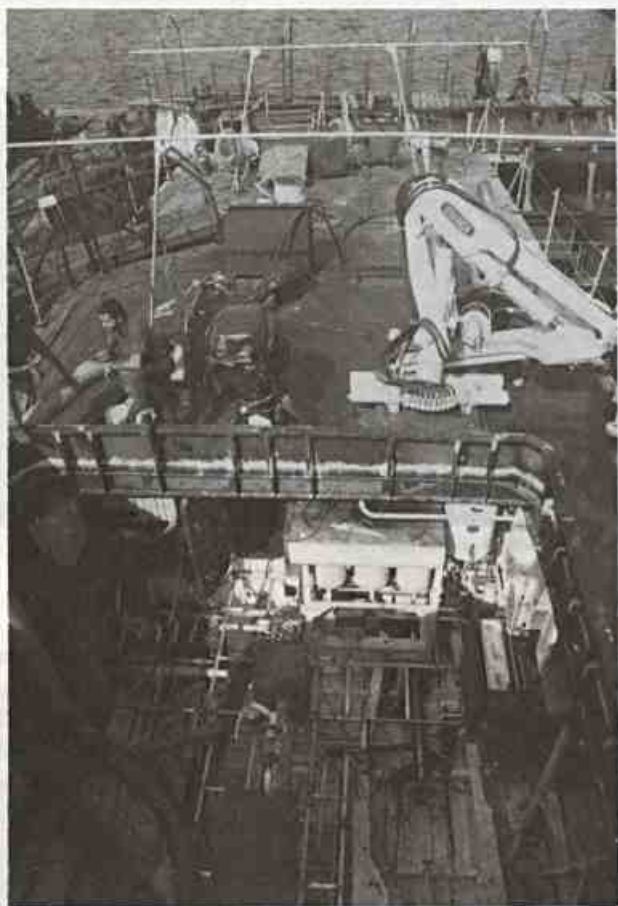


Reaparelhamento, no sentido de dotar os Distritos Navais de meios adequados para o desempenho de suas importantes tarefas, entre as quais se destacam a patrulha costeira e a fiscalização de exploração dos recursos do mar territorial, na Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva, dentro das respectivas jurisdições.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

orgulha-se de sua participação nesse esforço e, com muita satisfação, agradece ao Exm^o Sr. Ministro da Marinha a honra que lhe confere ao presidir esta cerimônia e manifesta a sua gratidão às autoridades civis e militares aqui presentes, pelo brilho que emprestam a este evento que significa para todos os seus servidores, civis e militares, um momento de grande satisfação profissional.”

A CONSTRUÇÃO DOS NAVIOS-PATRULHA DE 200 TÔNELADAS NO ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO



Dando continuidade ao Programa de Reaparelhamento da Marinha, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro está construindo dois dos quatro primeiros navios-patrolha de 200 toneladas, *Grajaú* e *Guáiba*, cujo projeto foi adquirido da Vosper QAF PTE Limited of Singapore.

Os navios ora em construção participam junto com as Corvetas classe *Imperial Marinheiro* e os Navios-Patrolha Costei-

ro classe *Piratini* das tarefas de fiscalização e patrulhamento das águas sob jurisdição nacional nas áreas dos 4º e 3º Distritos Navais, no litoral norte e nordeste do país. Foram projetados também para, em tempo de paz, desempenhar tarefas de fiscalização dos recursos do mar territorial, Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva, controle de áreas marítimas, fiscalização das atividades de pesquisa no

mar territorial, Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva e controle e segurança das plataformas de exploração e exploração de petróleo no mar sob jurisdição nacional. Complementarmente, os navios estarão capacitados a executar operações de reboque de embarcações de porte médio, fainas de reabastecimento no mar de cargas sólidas e líquidas e apoio a operações de mergulho livre e autônomo.

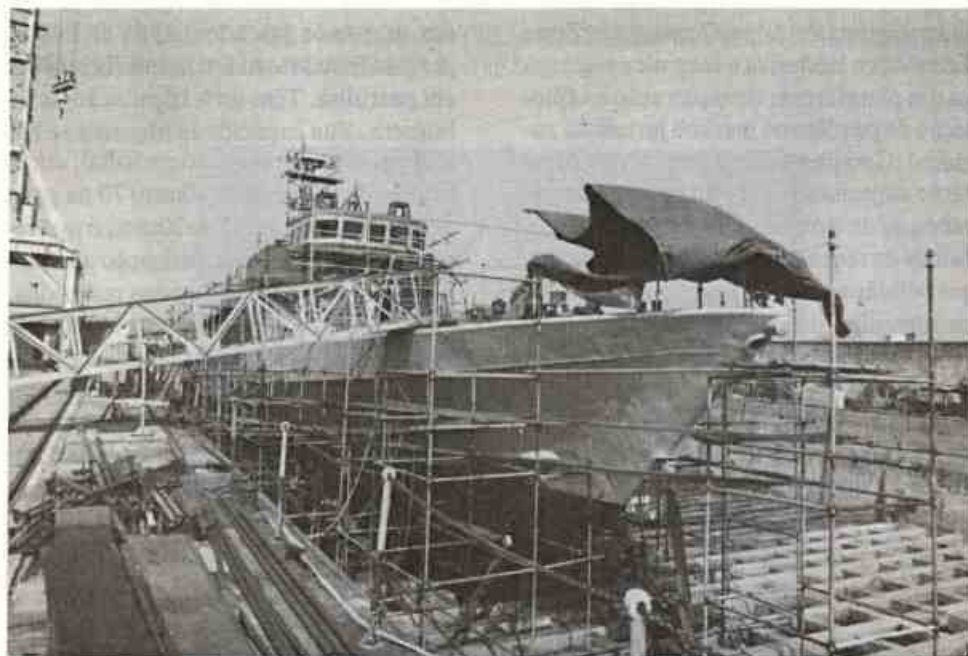
Com um comprimento de 46,50 metros, boca de 7,5 metros, deslocamento de 217 toneladas e calado de 2,5 metros, desenvolvem uma velocidade de cruzeiro de 12 nós e máxima de 24 nós, com um raio de ação de 2.000 milhas náuti-

cas, o que os faz adequados as longas permanências no mar e as intercepções em patrulha. Têm uma tripulação de 31 homens. Sua capacidade ofensiva se baseia em armamento convencional, constituído de um canhão 40mm/70 na proa e duas metralhadoras de 20mm, o que representa um grau de sofisticação adequado a seus propósitos, a custos reduzidos.

Iniciada a construção em janeiro de 1991, e após vencidas as etapas de edificação e instalação de equipamentos, sensores e armamento, foi realizada no dia 21 de maio de 1993 o lançamento e batismo do Navio-Patrulha *Grajaú*.

Encontra-se hoje o Navio-Patrulha





Grajaú em fase adiantada de acabamento interno, com o comissionamento dos equipamentos e sistemas previstos para os próximos meses, o que permitirá, em breve, a realização de provas de cais e de mar, bem como a sua incorporação à Armada no último trimestre do corrente ano.

O Navio-Patrolha *Guaíba*, que se segue em construção no Arsenal, apresenta uma defasagem planejada de quatro meses, em relação ao *Grajaú* e terá sua fase de edificação e instalação de equipamentos concluídas nos próximos cinco meses, o que permitirá seu lançamento em novembro deste ano e sua incorporação à Armada em meados de 1994.

O programa de construção de navios-patrolha, financiado com recursos dos ro-

yalties do petróleo, faz parte do plano de obtenção dos meios necessários à garantia da soberania sobre as águas territoriais brasileiras, em especial no que se refere à proteção a pesca e aos recursos minerais existentes na plataforma continental e Zona Econômica Exclusiva.

A Marinha do Brasil, apesar das dificuldades econômicas impostas pelas restrições orçamentárias, continua a desenvolver o máximo de seus esforços na consecução de sua missão constitucional, através da obtenção no Brasil de seus navios de guerra com a participação da indústria e técnicos nacionais, com uma crescente geração autônoma de conhecimento e tecnologia, requisitos indispensáveis a uma Marinha compatível em porte e competência com a Nação brasileira.

Suboficial VILMAR SALEMA DE OLIVEIRA

Esta seção tem o propósito de buscar entre os integrantes da Marinha aqueles que, amadoristicamente, têm a ventura de conseguir se expressar nas artes plásticas e divulgar suas obras no propósito maior de se consagrar o belo, bem como procurar trazer à tona a sensibilidade que todos temos.

A *Revista Marítima Brasileira* propõe aos leitores, oficiais e praças da Marinha, da ativa, da reserva ou reformados, que enviem sua colaboração em fotos (*print*), em cores, no formato 15cm x 20cm, acompanhadas de texto explicativo e biografia do autor, para que possa ser divulgada nesta seção.

Caberá aos autores das obras, escolhidas por uma comissão formada por oficiais do SDGM lotados no Museu Naval e por especialistas, a publicação de sua obra na quarta capa da *RMB* e um diploma do SDGM, entregue em sessão solene.

A DIREÇÃO



Salema, em 1969, ainda marinheiro, concluindo o óleo (0,46 x 0,55) do então CA Eddy Sampaio Espellet

O Suboficial Vilmar Salema de Oliveira é carioca, 46 anos, casado, pai de três filhas. Autodidata em artes plásticas, começou a pintar ainda adolescente. Aos 11 anos de idade, já pintava os painéis educacionais do então Instituto Padre Antonio Vieira (Jacarepaguá, Rio de Janeiro), onde cursou o primeiro grau.

Ingressou na Marinha em dezembro de 1965. Foi desenhista do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), de 1966 a 1974; da Diretoria de Ensino da Marinha, em 1975; do Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha, de 1976 a 1978 e de 1982 a 1988; do Estado-Maior da Armada (Brasília), de 1989 a 1991; e, desde fevereiro de 1992, executa os trabalhos de desenho e pintura do Museu Naval e Oceanográfico do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

Em 1969, tornou-se membro da Sociedade Brasileira de Belas-Artes, proposto que fora pelo artista plástico Alfredo Galvão, então diretor do Museu Nacional de Belas-Artes do Rio de Janeiro, onde fez sua primeira exposição. Expôs também no Teatro Municipal e no Clube Militar, ambos no Rio de Janeiro, no Clube Naval de Brasília e na Secretaria da Presidência da República.

Salema possui trabalhos em cidades brasileiras nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e algumas obras no exterior (Estados Unidos, Argentina e Colômbia).

Na 4.^a capa desta edição, o óleo sobre tela (1,50 x 2,60m), de 1992, *Operação com bomba de profundidade*.

Além de desenhista, pintor, teólogo e articulista, o Suboficial Salema é poeta



Retrato de Isolda, óleo s/tela (0,54 x 0,65), em 1989



Travessa do Fogo (Parati-RJ), óleo s/tela (0,73 x 1,00), em 1988

Primavera no Clube Naval
Brasília, 1991



Clube Naval de Brasília, óleo s/tela (0,54 x 0,73), em 1989

premiado. Classificou-se em 1º lugar no Concurso Nacional de Poesia Evangélica, medalha de bronze (4º lugar) no Concurso de Poesias Vinícius de Moraes, finalista no Festival de Poesias de Copacabana e medalha de prata (2º lugar) no Prêmio Letras Fluminenses, com a poesia abaixo:

NATAL BAIXO NATAL

*A fragilidade de espírito
curva os homens diante do deus
dos manjares, das bebidas.*

*— Natal entre os dentes afiados
no esmeril da gula. Natal em cálices exalando
cheiro de sarjeta*

*DESCE franzindo o rosto de Deus
DESCE sem coro de anjos
DESCE vazio de estrelas
DESCE sem presépio nem manjedoura
DESCE sem mãos postas*

*para os ventres indisciplinados
de dezembro.*

PALAVRAS FINAIS: O RÉQUIEM PROFISSIONAL DE UM ALMIRANTE

MARIO CESAR FLORES
Almirante-de-Esquadra (RRm)

É de bom alvitre cultivar inserção nas comunidades em que vivemos de modo a ser-lhes úteis. Isto inclui o saber identificar, com serena resignação, o momento em que o carrossel da vida nos substitui por outros que, além de suas qualidades pessoais, são consagrados pela condição de terem nascido depois. Este artigo diz respeito ao meu momento de substituição no carrossel da vida naval, em que vivi 45 anos — razão por que, pela primeira vez, em dezenas de anos de trabalhos publicados, escrevo claramente na primeira pessoa do singular.

Era minha intenção escrevê-lo e publicá-lo no crepúsculo natural do exercício do cargo de ministro, que se precipitou em poucas horas de tormenta política. Escrito, portanto, já na *noite do tempo*, ele talvez sofra do inconveniente de não estar afinado com o pensamento hierarquicamente

prevalente na Marinha hoje. Contudo, como não o escrevi na ocasião correta porque ela simplesmente não existiu, creio-me credenciado à liberdade de registrar agora minhas opiniões de *fim de comissão*, afirmando, porém, meu respeito ao pensamento oficial, do qual espero disciplinadamente a grandeza da tolerância.

Durante os últimos 20 a 25 anos proferi conferências, dei aulas e publiquei artigos e livros sobre o poder militar brasileiro em geral e o poder naval em particular. Aliás, já antes desses 20 a 25 anos, ainda nos anos 50 e 60, eu me aventurava em outra área, escrevendo e dissertando sobre o que me encantava em minha especialidade: a Termodinâmica e a Hidráulica aplicadas às máquinas, particularmente às marítimas.

É curioso observar a evolução da espinha dorsal do pensamento que me inspirou ao longo desses decênios.

No início, a busca da boa técnica maquinista, da maximização do rendimento térmico, da eficiência do material de máquinas dos navios velhos e novos em que servi. Virada a página tecnológica, entusiasmada, mas breve como a juventude que a alimentava, emergiu naturalmente a empolgação com os aspectos políticos e estratégicos do poder naval, cujas sementes haviam sido plantadas na leitura de obras sobre a Segunda Guerra Mundial e, complementarmente, sobre a guerra de libertação da Indochina (operações em rios). Surgiram então (fim dos anos 60 e início dos anos 70) os trabalhos escritos e as conferências fundamentados em convicções prevaletentes na Marinha, que associavam o poder naval brasileiro ao sonho do Brasil potência emergente e aos cenários internacional e nacional do confronto maniqueísta Leste x Oeste, com sua ameaça naval, sobretudo submarina — ameaça convencional, pois a hipótese nuclear sempre foi considerada como um conflito sem espaço relevante para o Brasil.

Naquela época a motivação indutora do preparo naval era tão influenciada pelo confronto Leste x Oeste, que chegou a dar guarida a um modesto preparo anfíbio destinado a abortar situações de subversão e guerrilha comunista no litoral brasileiro. Só que, sob o encanto das epopéias anfíbias da Segunda Guerra Mundial, nosso preparo adotou a doutrina norte-americana, em descompasso com a situação estratégica brasileira. Assinalo esta breve consideração porque, mesmo admitindo a verossimilidade da ameaça, sempre me pareceu pouco lógico ter que desembarcar a viva força em praia hostil de *área liberada*, com portos e praias amigas nas proximidades — hipótese operacional que o então oficial moderno não conseguiu fazê-la discutida.

Iniciado o degelo da guerra fria, começou a se disseminar na Marinha uma certa insatisfação com um preparo que principiava a nos parecer incompleto: subir e descer a costa brasileira praticando exercícios anti-submarino repetitivos, em navios obsoletos, com periódicas esticadas a Porto Rico (onde se praticava tiro sobre costa e assalto anfíbio) e Baía Blanca. Simultaneamente, surgiam alguns sintomas do colapso da idéia de potência emergente, causados pelo primeiro choque do petróleo, o que nos ajudou a reconsiderar algumas convicções anteriores, relativas às nossas possibilidades navais — convicções, sempre contidas na rotina da proteção de tráfego marítimo costeiro! Em consequência dessa evolução, meus trabalhos publicados e minhas manifestações em conferências e aulas começaram a abrir um tímido e inseguro espaço para alguns problemas estratégicos e operacionais até então relegados como irrelevantes, nos papéis que poderiam caber à Marinha do Brasil num confronto bélico com o bloco soviético, ou num problema interno enquadrado na moldura da guerra fria.

Essa abertura de espaço, igualmente praticada por vários colegas em crise de convicções similar à minha e que também começavam a contestar o conformismo com o aprestamento atrelado à ameaça submarina soviética, foi um tanto estimulado, ainda que por pouco tempo, pelo contencioso Itaipu x Corpus e, mais tarde, pelo conflito das Malvinas, que desmonstrou a fragilidade de um sistema militar condicionado pelo cenário da guerra fria, em situações distintas das plausíveis naquele cenário. Explica-se, assim, por que, em meados dos anos 70 aos primeiros anos da década de 80, a guerra fria, com sua ênfase na proteção do tráfego marítimo, deixou paulatina-

mente de ser a motivação única dos exercícios da Escola de Guerra Naval e do grande exercício anual em carta, conduzido pelo Comando de Operações Navais. Começavam a balançar os alicerces da dedicação quase exclusiva à proteção do tráfego marítimo, idealmente no Atlântico Sul, mas, na prática, essencialmente costeira, preconizada há mais de 40 anos pela Missão Naval Americana; dedicação, aliás, estimulada pelo Programa de Assistência Militar do Acordo 1952, que facilitava a medíocre rotina naval aceita por boa parte da Marinha, durante os anos 50 e 60 e primeiros anos da década de 70.

Mais tarde, com o desmoronamento da ameaça soviética, a que se somaram a crescente improbabilidade de conflitos regionais clássicos (envolvendo forças organizadas dos estados), o aumento das preocupações com os recursos do mar e com os delitos transnacionais (drogas, terrorismo, pirataria, contrabando e outros) e o início de um complexo processo de revisão dos conceitos sobre ordem e segurança internacionais, meu pensamento sobre política de defesa e estratégia naval mergulhou num mar de dúvidas profundas. Elas estão refletidas, entre outros trabalhos, nos artigos "O preparo da Marinha nos próximos 10 a 30 anos: dúvidas, comentários e sugestões" (1988), "O preparo da Marinha nos anos 90" (1990) e, principalmente, nos 3º e 4º capítulos do livro *Bases para uma política militar* (1992).

Sumarizando: da segurança técnico-profissional da juventude, vivida numa época cujas contradições eram controladas pelo poder das maiores potências, passando, já na maturidade, pelas primeiras dúvidas de um mundo cujos alicerces pós-Segunda Guerra Mundial começavam a aluir, cheguei, nos últimos

dez anos, às incertezas da idade de quem já admite ter dúvidas — incertezas muito agravadas, é preciso admitir, pela acelerada revolução técnico-científica, política e econômica das últimas décadas. É neste quadro de incertezas que este artigo pretende ser minha derradeira opinião porque chegou-me a hora de adotar a última etapa de participação sensata: *torcer* para que tudo dê certo, abstendo-me de opiniões a que não mais me credencia a responsabilidade na vida. Quero deixar claro, porém, que me refiro ao campo estratégico-operacional; minha abstinência não se estende à política de defesa e assuntos correlatos, que dependem menos da atualização profissional e têm mais a ver com o conhecimento geral dos cenários político e sócio-econômico internacional e nacional, supostamente crescente com a idade, enquanto lúcida.

O QUE DEVE SER O PODER NAVAL

Passemos à parte objetiva do artigo, com uma pergunta inicial básica: o que deve ser realmente o poder naval/aero-naval/anfibio de um país como o Brasil, na virada do milênio? Ressalto, de imediato, que boa parte das considerações que se seguem já se acham consignadas no livro supracitado *Bases para uma política militar*. Quem o leu, pouco ou nada encontrará de novidade aqui, mas creio que o artigo ainda assim se justifica porque o acesso ao livro é evidentemente limitado.

Estou convencido de que as mudanças em curso no mundo e na América do Sul tornam improvávelíssima a hipótese de voltar a ocorrer algo similar às Batalhas do Atlântico das Primeira e Segunda Guerras Mundiais, centradas no con-

fronto *proteção x negação* do uso do mar, tanto na versão envolvendo grandes potências como em versões regionais restritas no espaço e em intensidade. O tráfego marítimo pode, sem dúvida, ser ameaçado por atos de pirataria, mas a evolução em curso no mundo indica que dificilmente ele voltará a ser ameaçado por campanhas navais de curso submarino conduzidas como estratégias de estado, exigentes de caros e complexos instrumentos de defesa como foram os comboios e as extensas patrulhas de área, das Primeira e Segunda Guerras Mundiais. Considero, portanto, que é tempo de abrandar a importância do navio-escolta, inculcada acertadamente no Brasil pela Missão Naval Americana nos anos 20 e fertilizada na Segunda Guerra Mundial e na guerra fria, mas hoje aparentemente a caminho de uma relevância em declínio.

Precisamos, é claro, manter um pequeno número de navios-escolta, para as seguintes finalidades:

- apoiar a projeção de poder, a que me referirei adiante;
- contribuir para a implementação de bloqueios em áreas críticas, a serviço e por mandato de organização internacional;
- reforçar a patrulha costeira, em circunstâncias que exijam navios melhor dotados do que os navios-patrulha da Marinha Guarda-Costas;
- exercer atividade eventual de polí-tica oceânica, em função do direito internacional marítimo, em águas de interesse brasileiro (Atlântico Sul).

Entretanto, estes navios podem ser relativamente simples, não lhes sendo necessários mísseis para ações de superfície, pois o canhão é arma adequada ao emprego supracitado, nem complexas defesas antiaé-

reas, pois não parece plausível que tal emprego possa correr em área de ameaça aérea ponderável. Em princípio, tais navios poderiam ser, basicamente, as corvetas da classe *Inhaúma*.

Creio que, admitida a improbabilidade das campanhas navais ao estilo Batalha do Atlântico, perdem força as razões para a modernização das fragatas classe *Niterói*, já na segunda metade de suas vidas úteis, salvo num ou noutro setor que as melhore para as quatro tarefas citadas acima. Aliás, o número de navios-escolta desativados nos últimos anos e em desativação indica que a proteção do tráfego marítimo é preocupação em declínio mesmo na superpotência mais interessada na segurança das comunicações marítimas; é verdade que existe um problema orçamentário grave nos Estados Unidos da América, mas é sintomática a proporção de navios-escolta desativados!

Pela mesma razão, não mais existem motivos para manter em serviço, como arma anti-submarino, o vetusto Porta-Aviões *Minas Gerais* e os não menos vetustos aviões AS/S-2¹, cuja necessidade já era posta em dúvida nos anos 50 pela Marinha americana, razão por que tivemos que comprar um navio inglês, quando existiam muitos navios-aeródromos de escolta no acervo da reserva da Marinha americana; posta em dúvida, admitamos, com alguma razão, pois a contribuição aérea (aviões de patrulha) para a proteção do tráfego marítimo costeiro, a missão realisticamente verossímil para o Brasil, poderia ser satisfeita por aviões voando de bases no litoral — desde que, é claro, a Marinha do Brasil (MB) e a Força Aérea Brasileira (FAB) superassem seus subdesenvolvidos desencontros. Complementarmente, uma vez em recesso as

1. NOTA DA REDAÇÃO: Aviões de patrulha anti-submarino *Gruman*.

preocupações regionais, também carece de sentido manter o *Minas Gerais* em serviço, com grandes restrições e por alto custo, para operar aviões V-STOL² ou outros, convencionais, *no embalo* do conceito das batalhas aeronavais, sabidamente incoerentes com as possibilidades e limitações do navio. A única razão capaz de ainda justificá-lo seria, a meu ver, a projeção de poder e sobre ela voltarei a me referir, adiante.

AS MISSÕES DA MARINHA

Aceita a redução da importância da missão clássica de proteção do tráfego marítimo em sua forma tradicional exponenciada nas Primeira e Segunda Guerras Mundiais deste século, que missões restam à Marinha do Brasil?

Sem pretender atribuir-lhe a classificação de mais importante, que depende das circunstâncias de cada situação em si, cito em primeiro lugar a defesa da costa — *latu sensu*: águas litorâneas, suas instalações e seus recursos, inclusive os da plataforma continental e o litoral propriamente dito. A defesa da costa pode ser dividida em dois tipos:

1º) Defesa contra força organizada, naval/aeronaval/anfibia. Trata-se de hipótese remota, mas não de todo inverossímil, num mundo em que as grandes potências tenderão a impor, mais dia, menos dia, suas novas regras de um direito internacional ainda em gestação. É provável que, de um modo geral, tais regras serão impostas pelo entendimento e pela coerção pacífica e, na grande maioria dos casos, serão compatíveis com os interesses brasileiros, mas de qualquer forma convém que o Brasil disponha de alguma capacidade

militar útil para dissuadir imposições em força, por motivos negociáveis, que não justificassem o empenho militar decisivo das maiores potências.

Para esse tipo de defesa, distante e próxima, importam essencialmente os seguintes instrumentos:

a) submarinos de propulsão nuclear e convencional capazes de perturbar a tranquilidade de vetor ameaça em sua rota de aproximação;

b) aviões de patrulha de longo raio de ação e aviões de ataque com abastecimento em voo, operando de terra. A questão da posse orgânica (Marinha ou Força Aérea) é secundária, mas o controle operativo, em qualquer hipótese, deve ser da Marinha;

c) minas defensivas para criar dificuldades operacionais em áreas selecionadas, necessariamente restritas.

Este conjunto de meios é, em minha opinião, o que teria alguma condição de estimular o entendimento, inibindo a agressão precipitada. Nesse cenário, os navios-escolta poderiam exercer um singular papel coadjuvatório de proteção local de um ou outro objetivo de alta relevância estratégica, contra a ameaça submarina, como seria, por exemplo, a proteção de um transporte de tropa em rota de cabotagem.

Penso que os meios supracitados e a capacidade da projeção de poder, a que me referirei adiante, são também úteis para dissuadir aventuras regionais, não impossíveis embora improbabilíssimas e ilógicas sob qualquer perspectiva e para respaldar a ação de polícia oceânica, explicitada como tarefa eventual dos navios-escolta.

2º) Defesa rotineira dos recursos da Zona Econômica Exclusiva, do mar ter-

2. NOTA DA REDAÇÃO: Aviões de decolagem e aterrissagem vertical.

ritorial e de águas interiores e fluviais e implantação e controle da lei e da ordem nessas áreas.

Trata-se de missão típica de guarda-costas, constituída por navios-patrolha marítimos e fluviais de portes diversos (os maiores, operando helicópteros leves) e lanchas-patrolha para mar aberto, águas interiores e fluviais, em número capaz de cobrir rotineiramente ao menos as áreas mais críticas, ao longo do litoral, em rios e nas proximidades dos portos e de evitar, por presença aleatória, a convicção de impunidade nas demais áreas.

A Marinha Guarda-Costas, complementada necessariamente por aviões de patrulha de raio de ação compatível com a missão, tende a crescer de importância relativa no contexto global da Marinha, na medida em que se torna mais complexo o respeito à lei e à ordem nacional e internacional, em consequência da tecnologia moderna e do aumento dos delitos de vários tipos, praticados nacional e transnacionalmente no mar e em rios. Ela pode vir a ser até mesmo a componente principal da Marinha, se o mundo caminhar para um novo quadro de direito internacional de amplo consenso, que reduza radicalmente a probabilidade de conflitos entre forças organizadas de estados distintos — o que ainda é prematuro admitir.

Considero, porém, que, por economia (intercambialidade de meios e uso comum de recursos administrativos e de apoio operacional e logístico), não há, por agora, o menor sentido em se criar uma guarda-costas separada da Marinha — hipótese que talvez se justifique, no futuro.

3º) A terceira missão, cuja importância deve aumentar no incerto mundo contemporâneo e do futuro previsível, é

a projeção de poder em prol da ordem, da estabilidade e da salvaguarda da vida humana em regiões conturbadas — missão da qual o Brasil não pode se furtar se deseja ser sócio ativo na ordem mundial, a ser exercida geralmente por mandato e a serviço de organização internacional. Ela implica na existência de um núcleo anfíbio constituído por unidades de infantaria com boa mobilidade própria, de operações especiais e de apoio ao combate e de serviços, além de meios navais e aeronavais (helicópteros) de transporte e apoio.

Esse núcleo anfíbio, embora beneficiário do preparo anfíbio anterior, pouco tem a ver com as forças anfíbias clássicas, cuja componente terrestre precisava ter condições para desembarcar a viva força em praia defendida, tomar uma cabeça-de-praia extensa e defendê-la contra a reação organizada do inimigo, até ser substituída. Não: ele é um núcleo de tamanho modesto, ágil, versátil e permanentemente adestrado, capaz de desembarcar com rapidez de modo a ser criada rapidamente uma situação de controle em terra. Trata-se, sem dúvidas, de parte importante do que poderá vir a ser no futuro uma força de intervenção rápida brasileira.

A projeção de poder é a única missão que justifica uma unidade naval projetada e construída especificamente para operar um certo número de helicópteros pesados e médios, essenciais nesse tipo de operação. Por esta razão, o substituto do Navio-Aeródromo (NAe) *Minas Gerais*, ainda útil mas caro para tal finalidade, deverá ser um navio semelhante ao navio espanhol *Príncipe das Astúrias* ou mesmo menor e mais simples, porque destinado a operar apenas helicópteros. Não faz sentido prever o uso de aviões (mesmo os V-STOL), pois, se

o cenário os exigir, a operação só será viável em conjunto com Marinhas que possuam navios-aeródromos de maior porte, cabendo a elas o esforço aéreo de asa fixa.

Note-se, finalmente, que este núcleo de projeção anfíbia, naturalmente dotado de boa mobilidade, constitui excelente instrumento para dissuadir/abortar eventuais ameaças à integridade nacional e à ordem interna, onde as forças locais de segurança forem incapazes de dar solução aos problemas.

4º) O quarto problema para o qual a Marinha não pode deixar de dar sua contribuição é exatamente o discutido uso das Forças Armadas na ordem constitucional e legal, já objeto de breve menção anterior no trato da defesa rotineira das águas costeiras, interiores e fluviais. Discutido, mas inevitável, mesmo quando se deseja preservar as Forças Armadas das injunções da segurança pública e da ordem interna, porque no mundo de hoje, com seus cenários de desordens e de delitos endêmicos e epidêmicos, inclusive transnacionais, está se tornando difícil distinguir precisamente os limites entre defesa nacional, segurança pública e ordem interna — segurança e ordem que, vale registrar, a Constituição Federal não omite da destinação das Forças Armadas!

Por exemplo: é óbvio que a ordem e a segurança pública são assuntos primordialmente policiais, mas será que a exacerbção da desordem pública com risco para os cidadãos e os bens nacionais, o narcotráfico e o contrabando institucionalizado, com seus complementos de terrorismo e crime organizado, devem continuar, sob quaisquer circunstâncias, sob a responsabilidade exclusiva dos sistemas policiais, ou são preocupações que já permeiam a idéia de defesa nacional?

Creio que se aproxima a hora em que as Forças Armadas terão que enfrentar a realidade e se ajustarem ao problema, trabalhando em conjunto, onde e quando isso for efetivamente necessário, eventualmente exercendo o controle e o esforço maior, com órgãos como a Polícia Federal, A Receita Federal, o IBAMA e outros, como já se está tentando fazer na Amazônia (projeto Calha Norte, Sistema de Proteção e Vigilância da Amazônia, esses dando seus primeiros passos).

Para esse tipo de missão, além dos meios da Marinha Guarda-Costas, marítimos e fluviais, precisa a Marinha dispor de forças terrestres (modestas) de segurança local e de alguma capacidade para realizar operações ribeirinhas e de controle de vias fluviais, constituída por meios próprios (embarcações e tropa especializada), complementados por embarcações civis requisitadas, mobilizadas ou arrendadas.

5º) Finalmente, há que se considerar a Marinha dita auxiliar, mas cujos serviços são imprescindíveis. Refiro-me aos meios e serviços que provêm a segurança da navegação (cartografia náutica, balizamento, meteorologia marinha e salvamento marítimo) e oceanografia. É uma ilusão pensar que a Marinha possa recuar radicalmente dessas atividades, mas é preciso que ela não cerceie corporativamente a iniciativa civil, pública e privada que, em certos casos, deve ser até legalmente compulsada (por exemplo: segurança dos canais de acesso e das baías dos portos organizados).

★

★ ★

Em resumo, poderíamos delinear assim a Marinha de que, em minha opi-

nião, tão convencida quanto é possível haver convicção no mundo de hoje a respeito deste tipo de assunto, o Brasil precisa dispor:

a) um núcleo de defesa de costa constituído por bons submarinos convencionais e nucleares e por aviões de patrulha e ataque (se da FAB, sob controle operativo naval), para defesa em profundidade e próxima, complementado por uma pequena capacidade de minagem defensiva restrita e seletiva. Esse núcleo teria por finalidade principal dissuadir agressões ao Brasil, estimulando o entendimento em torno de assuntos sobre os quais a convergência de interesses pode não ser perfeita, mas é possível;

b) alguns (oito a doze) navios-escolta simples, para apoio à projeção de poder, implementação de bloqueios a serviço da ordem internacional, reforço à patrulha costeira e ação de apoio ao direito marítimo no Atlântico Sul. O míssil superfície-superfície para ações de superfície não é essencial, conforme vejo as tarefas em apreço, mas elas apontam ser conveniente dispor de helicóptero armado;

c) um núcleo de projeção de poder para uso como instrumento da ordem e da salvaguarda da vida humana, no mundo e no Brasil, no primeiro caso sob mandato internacional, constituído por um ou dois batalhões de infantaria com boa mobilidade tática, unidades de operações especiais, de apoio ao combate e de serviços, além, é claro, de navios especializados, embarcações de desembarque e helicópteros de transporte e apoio. Para o caso dos helicópteros maiores, há que se pensar num substituto adequado (porta-helicópteros pequeno) para o NAe *Minas Gerais*, pois a capacidade aérea dos navios-desembarque-doca pode ser insuficiente para as necessidades;

d) navios e lanchas-patrulha de diver-

sos tipos (ao menos alguns navios-patrulha devem poder operar helicópteros leves) para a proteção dos recursos e implementação e controle da lei e da ordem, em águas costeiras, interiores e fluviais. Tratam-se das unidades necessárias em maior número, devendo ser distribuídas ao longo do litoral e pelo menos nas Bacias Amazônica e do Rio Paraguai;

e) pequenas forças terrestres de segurança local e dois núcleos para a execução de operações ribeirinhas, um na Bacia Amazônica e outro na do Rio Paraguai, ambos contando com tropa terrestre especializada, unidades navais de transporte e apoio (os navios-patrulha fluviais seriam úteis neste papel) e lanchas e helicópteros para mobilidade tática local. O uso de embarcações civis para transporte e apoio precisa ser considerado e exercitado; e

f) finalmente, há que se admitir a necessidade de alguns navios-hidrográficos, navios-balizadores e navios-oceanográficos e embarcações menores, da mesma natureza funcional.

O modelo esboçado, um modelo de inspiração pessoal, não oficial, vira uma página do pensamento naval brasileiro: ele não prevê navio-aeródromo com aviação de asa fixa embarcada, reduz a importância dos navios-escolta que dominaram a Marinha durante 60 anos, não considera o desembarque a viva força em praia defendida, onde fosse necessário estabelecer cabeça de praia com condições de manter-se contra ponderável reação inimiga e enfatiza a implementação e o controle da lei e da ordem. Sua relativa simplicidade facilita a redução gradual e seletiva (escolha de metas simultaneamente viáveis e críticas) da dependência externa, desde que compensada por um consistente esforço de desenvolvimento tecnológico.

Ele é o resultado de minha visão estratégico-operacional cuja formação passou por um longo percurso já esboçado antes, mas que vale a pena resumir aqui, como alicerce do fecho conclusivo do artigo. Ela teve início na Marinha anti-submarino dos anos 40 e 50, secundária e periférica, na qual os Cruzadores *Tamandaré* e *Barroso* foram um fugaz complemento à linha estratégica principal, motivado pela síndrome dos *Sverdlov* (guerra de curso de superfície admitida como factível para a União Soviética nos anos 50). Passou, com ceticismo e desconfiança motivados por sua grandiosidade, pelo utópico Plano Decenal dos últimos anos da década de 60, um Plano de Marinha de grande potência emergente com interesses mundiais. Enfrentou as dúvidas e os inconformismos inerentes ao início do degelo da guerra fria, coincidentes com os *sustos* impostos à noção de potência emergente pelo choque do petróleo e com as breves preocupações regionais vinculadas ao aproveitamento das águas do Paraná; esta fase acha-se refletida no livro *Poder Naval — Tópicos para debates*, meu e do então Capitão-de-Mar-e-Guerra Armando A. F. Vidigal e na primeira versão do Programa de Reaparelhamento da Marinha, de que fui relator (meados dos anos 70), no qual procurou-se trazer à realidade o Plano Decenal do fim dos anos 60. Acompanhou a segunda versão, mais sóbria, deste Programa (início dos anos 80), cuja primeira etapa ainda não está terminada. E chegou, finalmente, ao modelo sintetizado acima — um modelo discreto, sem veleidades de grande potência e impregnado por dúvidas sobre o que serão o mundo e o Brasil nos próximos decênios e sobre o que deve ser a Marinha desses próximos decênios.

Dúvidas de quem não tem certeza se

o que deverá preponderar no século XXI é a Guarda Costeira, a capacidade de contribuir para a estabilidade, a ordem e a salvaguarda da vida humana ou a Marinha clássica, de defesa e ataque no mar. Dúvidas que podem ser aliviadas por previsões tão bem fundamentadas quanto possível, mas que também podem ser exponenciadas por cenários de ruptura ora imprevisíveis. Dúvidas que justificam, enfim, um modelo um tanto híbrido, até mesmo ambíguo, capaz de evoluir para uma ou outra ênfase, conforme se delinearem o comportamento das relações internacionais e a própria situação nacional. Este é, aliás, o grande problema dos líderes navais do presente e do futuro próximo: em sintonia com o pensamento político brasileiro, indispensável para que o preparo naval seja viável e se oriente em função de objetivos político-estratégicos consensuais, saber identificar os ventos em mudança, promovendo tempestivamente as correções dos rumos do preparo. Nenhuma organização bem estruturada aceita facilmente a mudança, mas nenhuma pode manter ileso sua legitimidade e usufruir boa saúde institucional por muito tempo, se não muda em coerência com o ambiente em que vive.

Obviamente, o modelo esquematizado induz ou ao menos permite hipóteses de modificações na estrutura operativa e de apoio da Marinha. Creio mesmo que ele permite alguma redução de efetivos (certamente não muito grande), acompanhada por uma reformulação dos quadros que, é justo convir, contemplam um excesso de oficiais antigos, quando comparamos a nossa Marinha com outras similares. É também provável que ele facilite uma revisão na questão das Bases e Estações Navais, racionalizando-a e tornando-a menos onerosa. E, por fim creio que ele ajuda a pro-

mover uma revisão mais completa do modelo militar brasileiro, de que seria parte o tema Ministério da Defesa, cuja existência já me parece ser natural e lógica, sem ser uma necessidade emergencial. Entretanto, esses aspectos deixam de ser aqui abordados porque alongariam demais o texto; aliás, abordá-los seria fugir ao propósito básico do artigo: apresentar um esquema estratégico-operativo resumido de modelo naval, em termos de ideário *póstumo*.

Finalizando: não sei se o modelo preconizado está certo e duvido que, a esta altura e com as atuais incertezas sobre os cenários futuros, alguém possa afirmá-lo com convicção, certo ou errado mas, se há o que corrigir nele e provavelmente há, terá que ser corrigido pelos que têm agora melhores condições para este tipo de exercício: imaginar a configuração estratégico-operacional adequada ao Brasil dos próximos decênios.

Um estudo sobre a evolução dos fuzileiros navais, na MB, objetivando adequar seu preparo para atender às necessidades do Poder Naval brasileiro nas próximas décadas.

LUIZ CARLOS DA SILVA CANTÍDIO
Almirante-de-Esquadra (FN)

SUMÁRIO

Parte I

LISTA DE ABREVIATURAS

INTRODUÇÃO

I — FUNDAMENTOS HISTÓRICOS

- Primeira Fase — Artilharia de Marinha
- Segunda Fase — Infantaria de Marinha
- Terceira Fase — Combinação de Armas e Serviços

II — INFLUÊNCIAS DOUTRINÁRIAS

- Influências Predominantes de Força Terrestre
- Influências Predominantes de Força Anfíbia
- Possibilidades de Integração Doutrinária

III — VOCAÇÕES CONSOLIDADAS

- Proteger Instalações de Interesse do Poder Naval em Áreas do Território Nacional

Projetar Poder Como Vetor Terrestre do Combinado Anfíbio
Interação das Vocações

ANEXOS: A, B, C, D

Parte II

IV — CENÁRIOS PREVISÍVEIS

- Caracterização dos Cenários
- Possibilidades de Emprego das Forças de Fuzileiros Navais
- Dimensionamento das Forças de Fuzileiros Navais

V — OS NOVOS TEMPOS GERAM NOVAS REALIDADES QUE AFETAM NOSSO FUTURO

- Valorização de Nossas Vivências
- Uma Evolução Gradativa
- A Brigada Anfíbia Leve

ANEXOS: E, F, G, H, I, J

LISTA DE ABREVIATURAS

BAnf — Brigada Anfíbia	FFE — Força de Fuzileiros da Esquadra
BAnfLeve — Brigada Anfíbia Leve	ForDbq — Força de Desembarque
BatInf — Batalhão de Infantaria	ForTarAnf — Força-Tarefa Anfíbia
BatInfFuzNav — Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais	FN — Fuzileiro(s) Naval(is)
CAO-CFN — Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Corpo de Fuzileiros Navais	GDB — Grupamento de Desembarque de Batalhão
CCT — Componente de Combate Terrestre	GDBEx — Grupamento de Desembarque de Batalhão do Exército
CFN — Corpo de Fuzileiros Navais	Gpt — Grupamento
CLanf — Carro Lagarta Anfíbio	GptFN — Grupamento de Fuzileiros Navais
CPOR — Centro de Preparação de Oficiais da Reserva do Exército	GptOpFN — Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais
DBM — Doutrina Básica da Marinha	MAP — Mutual Assistance Program (Programa de Assistência Mútua)
DF — Distrito Federal	MB — Marinha do Brasil
DivFuzNav — Divisão de Fuzileiros Navais	MNT — Movimento-Navio-para-Terra
EB — Exército Brasileiro	NDCC — Navio de Desembarque de Carros de Combate
EDVP — Embarcação de Desembarque de Viaturas e Pessoal	ODS — Órgão de Direção Setorial
EE — Equipes de Embarcações	OM — Organização Militar
EGN — Escola de Guerra Naval	OpAnf — Operação Anfíbia
EN — Escola Naval	PEM — Plano Estratégico da Marinha
EsAO — Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (do Exército)	SAE — Sistema de Avaliação de Exercício
ESI — Escola de Sargentos de Infantaria (do Exército)	TLA — Tabela(s) de Lotação Autorizada
EUA — Estados Unidos da América	UAnf — Unidade Anfíbia
	USMC — United States Marine Corps (Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos)

INTRODUÇÃO

Este estudo foi realizado em 1992 com o propósito de destacar os fatores que poderão influenciar, de forma consistente, o futuro dos Fuzileiros Navais, como parcela da Marinha, no desempenho de sua destinação constitucional.

Para isso foram lembradas, no título I, as suas raízes históricas, com ênfase no período compreendido entre a chegada da Brigada Real de Marinha ao Brasil, em 7 de março de 1808, até a criação do atual Corpo de Fuzileiros Navais, em 29 de fevereiro de 1932. Nessa lembrança ficou evidenciado que os Fuzileiros Navais realizaram, desde então, operações de projeção de poder, quer por bombardeios como Artilharia de Marinha, quer em operações de desembarque como Infantaria de Marinha.

A fase mais recente, durante a qual o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) se estruturou paulatinamente como uma Combinação de Armas e Serviços, foi examinada no título II sob o enfoque das influências doutrinárias predominantes:

- doutrina de Força Terrestre no período de 1932 a 1950; e
- doutrina de Força Anfíbia de 1950 aos dias atuais.

Tais influências, que foram úteis em cada período, ainda hoje continuam presentes e, embora por vezes conflitantes, convergiram para um mesmo vale: o das Operações Anfíbias. Aliás, os resultados já obtidos indicam que a integração de ambas será continuamente maior, com a natural predominância dos aspectos de natureza anfíbia.

No título III foi feito um retrospecto do processo de assimilação de vivências decorrentes de encargos atribuídos à Marinha durante os últimos 60 anos, isto é, desde 1932. Daí resultou a concepção

de vocações consolidadas, impondo-se como primordiais, em termos de Forças de Fuzileiros Navais:

— *proteger instalações de interesse do Poder Naval* em áreas do território nacional; e

— *projetar poder*, como vetor terrestre do conjugado anfíbio.

A facilidade de interação dessas vocações dá à FFE, em caso de emprego real, a significativa possibilidade de resposta em curto prazo e com pessoal habilitado, já que seus claros iniciais poderão ser preenchidos, de imediato, por pessoal proveniente dos Grupamentos de Fuzileiros Navais. Tal possibilidade, principalmente em se tratando da Força destinada ao pronto emprego, decorre, em grande escala, do fato de os Fuzileiros Navais constituírem uma tropa de combatentes anfíbios profissionais com formações homogêneas e utilizadores dos mesmos meios.

O panorama político-militar atual, sob o ponto de vista dos interesses brasileiros, oferece cenários que poderão exigir o emprego do Poder Naval. A caracterização dos cenários de interesse maior para o Brasil, bem como as conseqüentes possibilidades de emprego das Forças de Fuzileiros Navais foram analisadas no título IV. Daí resultaram alguns parâmetros para o dimensionamento, a estrutura e a doutrina de emprego que poderão capacitar as Forças de Fuzileiros Navais a dispor de Poder de Combate (Poder Combatente), no contexto do Poder Naval, compatível com os cenários previsíveis.

Finalmente, no título V foram consolidadas, sob o enfoque de "valorização de nossas vivências", as experiências adquiridas, tanto como Artilharia de Marinha e Infantaria de Marinha quanto como Corpo de Fuzileiros Navais, quer

em guerras externas, quer em perturbações da ordem interna de variadas motivações.

A partir de tal acervo de conhecimentos teóricos e práticos, já incorporados aos setores Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais e Comando de Operações Navais, foi formulada uma solução gradativa para o desenvolvimento de modelo doutrinário, consoante com a realidade nacional, destinado à projeção de poder sobre terra. Essa formulação foi acompanhada das conseqüentes concepções relativas à composição e valor de Força de Desembarque, em termos de Unidade Anfíbia (UANf) e Brigada Anfíbia Leve (BANfLeve).

Atingiu-se, então, o propósito mencionado ao início, destacando-se, como consistentes para orientar o futuro do CFN, em termos de Poder de Combate, com capacidade dissuasória ou realizadora de batalhas vitoriosas, os clássicos fatores:

- humano;
- material; e
- idéias inovadoras.

Esses fatores foram naturalmente afetados pelas peculiaridades das operações anfíbias, especialmente quanto à adoção de uma doutrina coerente com a capacidade potencial de combate, à existência permanente de lideranças eficientes em todos os escalões e à operação de um sistema logístico eficaz.

As considerações anteriormente apresentadas consubstanciaram a análise do preparo do combatente anfíbio brasileiro, segundo duas importantes componentes:

- evocações de experiências passadas, identificando-se as vocações consolidadas no presente; e
- levantamento de possíveis ameaças futuras, podendo-se visualizar a dimensão, a estrutura e a doutrina de

emprego para as Forças de Fuzileiros Navais sob a ótica da valorização do homem, do pensamento criativo e do cuidado com o material.

I — FUNDAMENTOS HISTÓRICOS

O atual Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) percorreu uma longa trajetória histórica, durante a qual passou por três fases:

- Artilharia de Marinha (1808-1847)
- Infantaria de Marinha (1847-1932)
- Combinação de Armas e Serviços (a partir de 1932)

Na verdade, a origem do CFN remonta ao final do século XVIII, quando D. Maria I de Portugal, através de Alvará de 28 de agosto de 1797, considerando a existência de corpos distintos embarcados na Armada Real, decidiu o seguinte:

“Tendo-me sido presentes os graves inconvenientes que se seguem ao meu real serviço, e a disciplina da minha Armada Real e o aumento de despesa que se experimenta por haver três corpos distintos a bordo das naus, e outras embarcações de guerra da minha Armada Real quais são os Soldados Artilheiros, os Soldados de Infantaria, e os Marinheiros; sendo necessárias conseqüências desta organização, em primeiro lugar a falta de disciplina, que dificilmente se pode estabelecer entre corpos pertencentes a diversas repartições; em segundo lugar a falta de ordem, que nasce de serem os serviços de infantaria e de artilharia muito diferentes no mar do que na terra, e ser necessário que os corpos novamente embarcados aprendam novos exercícios, a que não estão acostumados; sou servida mandar criar um corpo de artilheiros marinheiros, de fuzileiros marinheiros, de artifices e lastradores marinheiros, debaixo da denominação da Brigada Real da Marinha...”

Posteriormente aquela Brigada Real da Marinha, com a fuga da corte portuguesa para o Brasil, sob ameaça napoleônica, guarneceu as naus em que estava

embarcada a família real e que aportaram no Rio de Janeiro a 7 de março de 1808. Daí ser esta a data considerada como de criação do CFN. Variadas foram as tarefas desempenhadas pela Brigada Real da Marinha, em apoio aos interesses da Coroa portuguesa durante a permanência de D. João VI no Brasil.

Regressando aquele monarca a Portugal, em 1821, aqui permaneceu um contingente da Brigada, com a denominação de Batalhão da Brigada Real da Marinha, destacado no Rio de Janeiro. E aqui permaneceu porque, segundo afirmou o Ministro da Marinha Joaquim José Monteiro Torres, a Brigada era uma tropa "disciplinada e leal".

Foram essas virtudes militares, reconhecidas desde então, que exerceram decisiva influência no fortalecimento e preservação do Espírito de Corpo, sempre presente em todas as fases posteriores da história dos Fuzileiros Navais.

Primeira Fase — Artilharia de Marinha

A primeira fase puramente brasileira da história do CFN se inicia quando D. Pedro I, considerando que aquele batalhão, destacado no Rio de Janeiro, prestara relevantes serviços ao Governo e poderia atender às necessidades decorrentes da criação de uma Marinha Nacional, mandou que se denominasse *Batalhão de Artilharia da Marinha do Rio de Janeiro*, por Decreto de 24 de outubro de 1822; portanto, pouco depois da proclamação da Independência.

Ainda nesse período, recebeu sucessivamente as denominações de:

— *Imperial Brigada de Artilharia da Marinha (1826)*; e

— *Corpo de Artilharia de Marinha (1827)*.

A adoção de estrutura de Artilharia de Marinha, para a parcela do Batalhão da Brigada Real que permaneceu no Brasil, se ajustava à importância do Poder Naval nas lutas pela consolidação da independência, desenvolvidas em um extenso cenário, dominado pela maritimidade e sem facilidades terrestres para todos os deslocamentos de tropas destinados à aplicação do poder militar.

A Artilharia de Marinha era, então, comandada por oficiais de Artilharia originários do Exército e nomeados, normal e cumulativamente, comandantes da Fortaleza de São José, o que certamente visava ao preparo básico das guarnições de artilharia de bordo. Cabe lembrar, que o Primeiro Império teve, inclusive, que contratar oficiais estrangeiros para a Marinha.

Nessa condição de Artilharia de Marinha, os antigos Fuzileiros Navais participaram das lutas pela consolidação da Independência quando, vencendo as resistências portuguesas na Bahia, em Pernambuco, no Maranhão e na Província Cisplatina, realizaram projeção de poder através de bombardeios e desembarques.

Segunda Fase — Infantaria de Marinha

Na segunda fase de sua história, iniciada no Segundo Império, os Fuzileiros Navais foram reorganizados para emprego como Infantaria de Marinha na realização de abordagens, na defesa dos navios e ações em terra. Assim, em 11 de setembro de 1847, receberam pela primeira vez a denominação de *Corpo de Fuzileiros Navais*. Sob essa denominação, os Fuzileiros Navais participaram da guerra contra Oribe e Rosas, embarcados na Esquadra, esta sob o comando do Vice-Almirante J. P. Greenfel, cujas

operações terminaram em fevereiro de 1852. No mesmo ano, pelo Decreto n.º 1067-A de novembro, *passou a denominar-se Batalhão Naval*, com um efetivo de 1.216 homens, distribuídos por oito Companhias de Fuzileiros e duas Baterias de Artilharia.

Convém salientar que o Segundo Império se iniciou com tranqüilidade social e desenvolvimento econômico. As preocupações do Governo voltaram-se então para o Sul, motivadas por desentendimentos quanto à utilização das vias fluviais e problemas de fronteiras. A guerra contra Aguirre e a guerra do Paraguai foram as conseqüências inevitáveis. E nelas o Batalhão Naval, estruturado como Infantaria de Marinha, foi empregado em operações de segurança externa projetando poder sobre terra, ainda que incipiente.

A compreensão, na Marinha do Império, dos Fuzileiros Navais como manifestação do Poder Naval, fica bem evidenciada pela nomeação, para servir na Esquadra em operações no Paraguai, do Capitão-de-Fragata João Manoel de Moraes e Valle, então comandante do Batalhão Naval, *a fim de continuar a exercer sobre as praças do Batalhão Naval a jurisdição de comandante, devendo tomar o comando delas quando tivessem de desembarcar em funções do Corpo*. No desempenho desse encargo, o comandante do Batalhão Naval estabeleceu seu quartel no acampamento de Porto Elizário e, posteriormente, em Humaitá.

Durante aquelas campanhas externas, os soldados navais realizaram diferentes tipos de ações, tais como:

— desembarque de 100 praças e duas peças de artilharia na margem esquerda do Rio Uruguai para atacar, por terra, o Forte Sebastopol (nos moldes atuais de

uma operação ribeirinha), reforçando tropas do Partido Colorado;

— desembarques de soldados navais, para reconhecimento de margens do Rio Paraná;

— desembarque, a quatro léguas ao sul de Empedrado e no Rincón del Soto, para dar cobertura ao desembarque e reembarque das tropas do General argentino Wenceslau Paunero;

— vigilância do Rio Paraná, a bordo de embarcações miúdas, próximo a Corrientes (o Chefe-de-Divisão Inácio Joaquim da Fonseca registrou, em seu livro, que dessa vigilância muito dependeu a segurança dos navios);

— desembarque para ataque e tomada da Cidade de Corrientes;

— policiamento do Rio Uruguai na vila de Uruguaiana;

— ocupação de ilha fronteira à margem direita do Rio Paraná, a fim de apoiar a Esquadra no ataque ao Forte Itapiru;

— ocupação da Ilha de Cerrito, onde foi montado um estabelecimento naval para a Esquadra (desenvolvimento de base);

— desembarque em variados tipos de embarcações miúdas para conquista de posições fortemente guarnecidas junto à Lagoa Vera, em frente a Humaitá; comandava os soldados navais o Segundo-Tenente Porphirio de Souza Lobo, que anos depois, no posto de Vice-Almirante, viria a exercer o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada (1911 e 1912); e

— construção da estrada do Chaco, feito esse muito elogiado pelo Comandante-em-Chefe da Esquadra, Visconde de Inhaúma, em sua Ordem no Dia n.º 77 de 17 de agosto de 1867.

Após o término da guerra do Paraguai, o Batalhão Naval voltou a ser

empregado em questões internas, e, na madrugada de 15 de novembro de 1889, reunindo 400 fuzileiros, marchou para o Campo de Santana, incorporando-se às tropas comandadas por Deodoro da Fonseca, para depor o Gabinete do Visconde de Ouro Preto. Foi, em seguida, proclamada a República.

Com a posterior renúncia de Deodoro, assumiu Floriano Peixoto, em meio à extrema fermentação política, tendo decretado estado de sítio e prendido civis e militares adversários da situação dominante.

O Batalhão Naval, comandado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Eliezer Coutinho Tavares, aderiu à Revolta da Armada em 1893, embarcando nos navios da Esquadra ancorados na Baía de Guanabara. O Batalhão Naval foi então extinto, assim como foram *destituídos de suas imunidades, privilégios e prerrogativas todos os navios de guerra e fortalezas que aderiram à Revolta*. Foi extinto porque, fiel às suas origens, uniu-se a seus companheiros da Esquadra, então revoltosos.

Em 15 de fevereiro de 1895, porém, com a anistia, renascia o Batalhão Naval, com a denominação de Corpo de Infantaria de Marinha, sob o comando do Capitão-de-Fragata José Antonio de Oliveira, com o efetivo de 400 praças: 216 de bom comportamento do antigo Batalhão Naval e 184 do Exército, que estavam embarcadas em navios da Esquadra. Mas, em 1908, voltou a denominar-se *Batalhão Naval*.

Em 1924, recebeu o nome de *Regimento Naval*, já com o efetivo ampliado para 1.500 homens, resultado natural da intranquilidade interna dos anos 20, que culminou com a chegada ao poder, através de processo revolucionário, de um novo presidente em 1930. Apro-

ximava-se do fim a segunda fase da história do CFN, durante a qual os Fuzileiros Navais foram comandados, sempre, por oficiais de Marinha, o que exerceu acentuada influência nos acontecimentos que deram origem e sentido à fase seguinte. O Anexo A relaciona alguns oficiais que serviram no Batalhão Naval e posteriormente exerceram funções de destaque na Marinha.

Terceira Fase — Combinação de Armas e Serviços

Em 1932, sendo Ministro da Marinha o Almirante Protógenes Pereira Guimarães, que comandara por três vezes o Batalhão Naval, foi criado, pelo Decreto nº 21.106 de 29 de fevereiro, o Corpo de Fuzileiros Navais com a *missão de cooperar com as forças navais na defesa nacional e participar dos serviços em geral da Marinha de Guerra*.

O mesmo decreto estabeleceu a constituição inicial do Quadro de Oficiais, os quais seriam transferidos, a juízo do Governo, do Corpo da Armada para o de Fuzileiros Navais. Cuidava-se, pois, de assegurar não apenas continuidade administrativa, mas também manter a integração no âmbito da Marinha, com apoio na preservação de tradições e experiências geradas nas lutas pela consolidação da independência, em defesa da soberania nacional e pelo aprimoramento das instituições republicanas.

Iniciava-se então a terceira fase da história dos Fuzileiros Navais, tão significativa para a evolução do CFN que merece ser destacada sob os títulos de **INFLUÊNCIAS DOCTRINÁRIAS** e **VOCAÇÕES CONSOLIDADAS**, que constituem os dois capítulos seguintes.

II — INFLUÊNCIAS DOUTRINÁRIAS

O ato de 1932, como se verá, não representou uma simples mudança de denominação. Naquela ocasião, o Ministro da Marinha decidira pela criação de um componente do Poder Naval que, combinando Armas e Serviços, viesse a assegurar no futuro, no quadro das operações navais, uma capacidade dissuasora ou realizadora de batalhas vitoriosas. Tal propósito certamente se fundamentara na incorporação das experiências de 85 anos de Infantaria de Marinha, especialmente sob a denominação de Batalhão Naval, adquiridas em guerras externas e insurreições internas, bem como se ajustava às finalidades gerais da chamada *Reforma Protógenes*.

Assim é que o conteúdo do art. 2º, a seguir transcrito, do decreto de aprovação do Regulamento de 1932 para o CFN, e os acontecimentos posteriores indicam que fora visualizada, naquela ocasião, a criação de uma futura capacidade anfíbia, mesmo que modesta, na Marinha do Brasil:

“Art. 2º — A finalidade do Corpo de Fuzileiros Navais, decorrente de sua missão, é:

- a) efetuar operações de desembarque;
- b) assegurar a ligação do litoral entre as praças que operam em terra e as forças navais;
- c) guarnecer as bases navais de qualquer categoria e suas fortificações;
- d) dar guarda para as repartições, estabelecimentos navais e destacamentos para os navios;
- e) fornecer praças para os serviços de ordenança, de guarda e condução de pessoas e para os serviços auxiliares de administração naval em geral; e
- f) fornecer bandas de música para os navios e estabelecimentos.”

Os dados fundamentais, relativos às influências doutrinárias vividas pelo CFN na busca de capacitação anfíbia e promovedores de estudos para o futuro, são as respostas conjunturais dadas pela Administração Naval através, primordialmente, da *Missão, Atribuições ou Finalidades e Estruturação* estabelecidas por sucessivos regulamentos, os quais, em conjunto, moldaram a terceira fase de sua história.

A partir dessa aproximação do problema, o presente capítulo sob o título abrangente de INFLUÊNCIAS DOUTRINÁRIAS, foi dividido em dois períodos:

- Influências Predominantes de Força Terrestre (1932-1950); e
- Influências Predominantes de Força Anfíbia (a partir de 1950).

Influências Predominantes de Força Terrestre

Essas influências se desenvolveram, basicamente, através dos Regulamentos para o CFN de 1932, 1934 e 1940, os quais incorporaram diversas prescrições que estimularam os Fuzileiros Navais a adotar procedimentos típicos das tropas terrestres (Exército brasileiro).

Deve ser destacado, contudo, que a *Missão* constante do art. 1º do Regulamento de 1932 revelava preocupação com tal influência, ao definir a inteireza dos Fuzileiros Navais *constituindo um Corpo* e ao reafirmar, através de sua missão, ser ele uma parte integrante da Marinha, repetindo o que constava do decreto de criação do CFN:

“Art. 1º — Os Fuzileiros Navais *formam um Corpo*, denominado Corpo de Fuzileiros Navais, com a *Missão* de cooperar com as Forças Navais na defesa nacional e participar dos serviços da Administração Naval.”

Os Regulamentos de 1934 e 1940 mantiveram a mesma conceituação, passando entretanto a definir o CFN como uma *Força organizada basicamente como Infantaria de que dispõe a Marinha*. Esta conceituação, destacando a idéia de que os Fuzileiros Navais constituem um todo — o CFN — como parcela da Marinha, consolidou posteriormente a manifestação legítima de orgulho profissional marinho que se revela, ainda hoje e de forma peculiar, no seu espírito de corpo. Foi também, muito importante na geração de motivações e no desenvolvimento de procedimentos relativos a projeção de poder sobre terra.

Quanto às *Atribuições* ou *Finalidades*, os três regulamentos foram praticamente idênticos, mantendo a tarefa de *efetuar operações de desembarque*.

Na prática, porém, a falta de meios apropriados a tais operações não permitiu seu desenvolvimento doutrinário. Mas, como no quadro das operações anfíbias, ao desembarque seguem-se operações terrestres, procurou-se atender ao que seria possível, isto é, preparar os oficiais e praças para realizar operações terrestres. Nesse mister, a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO) e a Escola de Sargentos de Infantaria (ESI), ambas do Exército, foram os grandes instrumentos de aprimoramento profissional dos Fuzileiros Navais naquela ocasião. Estava assim estimulada uma forte vinculação ao pensamento militar do Exército, exceto no que dizia respeito à artilharia. Os artigos 18, 19 e 20 do Regulamento de 1934 informam bem sobre esta questão (ver Anexo B), embora várias outras disposições regulamentares enfatizassem ser o CFN uma parcela da Marinha e instrumento do Poder Naval.

No que tange à *Estruturação* do CFN, os três regulamentos sob exame expres-

saram concepções típicas de Força Terrestre (ver Anexo C). Tais concepções, aliadas à reduzida transferência de oficiais do Corpo da Armada para o CFN, bem como à origem bastante diversificada daqueles que ingressavam no quadro de oficiais (Escola Naval — EN, Centro de Preparação de Oficiais da Reserva do Exército — CPOR, Curso da Escola de Oficiais da Polícia Militar do Distrito Federal e Curso Provisório ministrado no CFN) e, ainda, à matrícula obrigatória na EsAO, como já registrado, constituindo requisito para promoção a capitão-de-coveta, não estimularam convenientemente o preparo das Forças de Fuzileiros Navais como instrumento de projeção do Poder Naval.

Entretanto, graças ao esforço de um certo número de oficiais e sargentos, apoiados em conhecimentos adquiridos principalmente no Exército, foi desenvolvida uma capacidade operativa, ainda que modesta, através da realização de exercícios que, em essência, não passavam de marchas, acampamentos e prática de maneabilidade e tiro, desenvolvidos em singelos enquadramentos táticos desvinculados das exigências da doutrina das operações anfíbias, inclusive quando utilizavam embarcações miúdas em deslocamentos de navios para a praia.

Nem mesmo a participação da Marinha em operações militares da Segunda Guerra Mundial deu sentido anfíbio, nos primeiros anos, à formação dos oficiais FN que já se iniciara em 1937, na Escola Naval. Por sua vez, aos oficiais superiores que cursavam a Escola de Guerra Naval, praticamente nada era ensinado sobre operações anfíbias. Terminava aquela guerra, em 1945, e os Fuzileiros Navais continuavam capacitados apenas para emprego em ações de segurança interna, orientados por doutrina da Força Terrestre.

O exame comparativo dos três regulamentos que vigoraram até 1950 permite concluir, com reforços da consulta a documentos diversos e da tradição oral, que:

— o CFN como Força Naval foi estruturado em 1932 para, no campo da defesa nacional, aprimorar-se na realização de operações de desembarque e prover segurança às instalações das bases navais (inicialmente Ladário e Belém);

— a inexistência de material especializado, destinado às operações de desembarque, aliada à importância conjuntural dos problemas de segurança interna, impediu o desenvolvimento de procedimentos técnicos e táticos próprios de Força de Desembarque;

— ao CFN foram atribuídos, então, encargos mais amplos nos serviços da Administração Naval; e

— ao final dos anos 40, o CFN constituía uma Força (como preconizava o regulamento em vigor) composta, porém, apenas por tropas de guarda e segurança e baterias de artilharia.

Era natural, pois, que as influências doutrinárias de Força Terrestre se estendessem às décadas seguintes, tanto que, ainda nos anos 50, foram realizados exercícios que embora melhor elaborados, pois se desenvolviam segundo temas que abrangiam a conquista de objetivos pela infantaria apoiada por fogos reais da artilharia, das armas automáticas da infantaria sobre as tropas e da Força Aérea, não contavam ainda com o emprego de meios navais, e as ações eram desencadeadas quase sempre paralelas à praia, sem aprofundamento no terreno, mesmo que a situação geral descrevesse um quadro anfíbio. Na verdade, tais exercícios representavam os resultados da dedicação de oficiais e praças que, desde os anos 30, vinham tentando obter

o aprimoramento operativo que julgavam indispensável às operações terrestres realizadas no contexto das operações de desembarque.

Influências Predominantes de Força Anfíbia

Terminada a Segunda Guerra Mundial, a Marinha do Brasil havia estabelecido uma forte aproximação com a Marinha norte-americana, o que, aliada às repercussões das notáveis vitórias dos assaltos anfíbios no Atlântico e no Pacífico, com seu potencial gerador de idealizações, encorajou afinal a aprovação, em 1950, de um novo regulamento para o CFN. Esta afirmativa se fundamenta no fato de que o regulamento incorporou conceitos, princípios, preceitos, estruturação e finalidades resultantes da experiência vivida pelo *United States Marine Corps* (USMC).

Um analista militar isento consideraria aquele regulamento uma pretensão além dos limites do razoável ou um desafio estimulante porém irrealizável. Mas foi aprovado e aplicado de forma persistente, quase mística; certamente com a crença de que qualquer resultado seria melhor do que a situação anterior.

Quando essa experiência foi iniciada, a situação do CFN caracterizava-se por:

— utilização de uma doutrina de emprego de Força Terrestre, cuja principal fonte era a EsAO;

— inexistência de material anfíbio;

— disponibilidade reduzida de material bélico; e

— adoção de procedimentos sedimentados de emprego de tropa como Unidade de Guarda e Segurança.

Apesar disso ou por isso, o Regulamento de 1950 prescrevia sob o título de *Definição*:

"Art. 1º — O Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) é uma Força de que dispõe a Marinha de Guerra para operar com as Forças Navais e demais Forças em Operações de caráter naval, com a responsabilidade principal no desenvolvimento da doutrina, da tática e do material de operações anfíbias."¹

Em conseqüência, o art. 3º estabelecia, como finalidades primárias:

"Art. 3º — O Corpo de Fuzileiros Navais deve ter organização, instrução e meios materiais e pessoais necessários a:

- a) participar de operações anfíbias;
- b) tomar parte em operações combinadas;
- c) capturar bases avançadas, aéreas ou pontos necessários às Operações Navais; e
- d) assegurar a defesa imediata de Bases Navais de qualquer espécie e guarnecer suas fortificações."

As letras a), b) e c) indicavam novas e mais amplas finalidades para os Fuzileiros Navais do Brasil, como Força de Desembarque.

A letra d) era apenas uma nova redação das mesmas tarefas no campo da defesa nacional, constantes dos regulamentos do período de influência doutrinária predominante de Força Terrestre.

As finalidades secundárias, por sua vez, diziam respeito a encargos de guardas, ordenanças e bandas de música.

O art. 5º, sob o título de Organização Geral, indicava a transição da dependência à instrução do Exército para um caminho apropriado aos Fuzileiros Navais (trecho em grifo) como parte integrante do Poder Naval:

"Art. 5º — O Corpo de Fuzileiros Navais é organizado nos moldes de uma Grande Unidade do Exército com as adaptações necessárias às suas missões especiais e ao meio Naval."

Coerentemente com as prescrições dos artigos anteriores, o art. 21 estabele-

cia que *para o atendimento das finalidades principais, o CFN mantém uma Força de Fuzileiros da Esquadra, constituída por agrupamentos operativos prontos para ação, de acordo com as determinações do EMA.*

Na verdade, o art. 21 apenas previa a necessidade da criação da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), o que não ocorreu de imediato, pois para atender ao propósito da sua criação, ou seja, dispor da capacidade de realizar operações de desembarque no quadro de uma operação anfíbia, teria que se combinar pessoal qualificado e material adequado em busca de um resultado, de natureza militar, nessa área específica de atividades. Aí residia a grande tarefa a ser realizada.

Quanto ao pessoal do CFN, era evidente a necessidade de qualificá-lo, em todos os níveis, para a realização de operações anfíbias. Isto demandaria tempo, além do que, combinar homens e material — qualificados e em condições de emprego — para obter dessa combinação resultados que alterassem favoravelmente a situação que nos pressionava, exigia o conhecimento e adoção de princípios, processos, técnicas e táticas pertinentes. Este é o campo de atuação da doutrina, e a escolhida foi a do USMC. Através dela foram incorporados o modelo de estrutura organizacional e, para fins de estudos, a variedade e dimensão dos meios por ela preconizados. Essa escolha tem promovido, até hoje, um conflito permanente entre o recomendável como doutrina e o realizável como capacidade material.

Coerentemente, no plano doutrinário, foram enviados inicialmente dois oficiais para realizarem cursos nos Es-

1. O trecho em grifo era cópia da missão do USMC.

tados Unidos e, em seguida, três outros para visitarem diversas organizações do USMC, particularmente as de formação de pessoal.

Um deles, após retornar, foi pouco tempo depois designado para chefiar o Departamento de Fuzileiros Navais da Escola Naval. Prestou imensos serviços, traduzindo e introduzindo manuais do USMC na instrução dos Aspirantes. Posteriormente foi nomeado para comandar o então recém-inaugurado Centro de Instrução do CFN, a partir de seu primeiro ano letivo, onde encontrou, como instrutores, seus antigos Aspirantes, o que facilitou a introdução da doutrina norte-americana nos cursos do pessoal subalterno.

Os demais oficiais atuaram como instrutores na Escola de Guerra Naval (EGN), na formação de praças e na estruturação organizacional do CFN.

O processo de assimilação doutrinária foi se ampliando, a cada ano, com a designação de oficiais para cursos no USMC e a progressiva divulgação daquela doutrina através de cursos de carreira no Brasil.

Relativamente ao material adequado às operações anfíbias, foi muito alentadora a compra dos Navios-Transporte de Tropa e de Carga: *Barroso Pereira e Custódio de Mello*, incorporados em 1955, e *Soares Dutra e Ary Parreiras*, em 1957. Tais navios e as Embarcações de Desembarque de Viaturas e Pessoal (EDVP), construídos no Japão, estimularam a criação da Força de Transporte da Marinha em 1956, o que consolidou a disponibilidade de certa capacidade de transporte e de desembarque especializados, embora inicialmente tivessem sido aqueles meios muito utilizados em transporte comercial.

Apesar disso, a Força de Transporte da Marinha foi, sem dúvida, o instrumento que verdadeiramente deu conseqüência

operativa de natureza anfíbia aos conhecimentos doutrinário-teóricos que os Fuzileiros Navais iam paulatinamente obtendo em cursos no país e no estrangeiro. Isso ficou claro após o ano de 1958, quando se iniciou a participação daquela Força nos exercícios anfíbios.

Foi, pois, na segunda metade dos anos 50 que passaram a existir condições mínimas para uma prática consistente da doutrina de operações anfíbias. Tais condições eram as seguintes:

— estavam incorporados à Marinha os navios-transporte e as EDVP;

— existiam oficiais com cursos no USMC (em nível técnico e de Estado-Maior), bem como com conhecimentos decorrentes de visitas e da observação de exercícios;

— a EGN ampliara os estudos, em nível de Estado-Maior, relativos às operações anfíbias;

— os Aspirantes, na EN, continuavam a receber uma orientação anfíbia na sua formação;

— o Centro de Instrução do CFN já estava funcionando e transmitindo, às praças, conhecimentos sobre operações anfíbias; e

— existia disponibilidade de pessoal (oficiais e praças) para a organização do 1º Grupamento Operativo da FFE.

Foram então assinados dois decretos pelo Presidente da República, relativos à criação e à organização da FFE (ver Anexo D).

Aquelas condições e esses dois decretos ofereceram estímulos doutrinários, apoio material e respaldo regulamentar para o início de exercícios anfíbios, o que ocorreu através das Operações *Aragem* (abr. 58) e *Badejo* (nov. 58). Para esta última operação, foi ativado o 1º Grupamento Operativo, o qual deu origem ao atual 1º Batalhão de Infantaria —

Batalhão Riachuelo — primeira Unidade do Núcleo da 1ª Divisão de Fuzileiros Navais — DivFuzNav.

Paralelamente, foram incentivados cursos por correspondência e ampliado o número de oficiais selecionados para realizar estudos mais diversificados nos Estados Unidos.

O Marine Corps, tornando-se uma nova fonte doutrinária, permitiu comparações com o que vinha sendo assimilado do Exército. Ficou então constatado, como era de se esperar, que essa nova fonte oferecia respostas mais apropriadas à destinação do CFN e, por isso, sua influência foi se ampliando a cada dia.

Em 1968, o Decreto nº 62.860, que estabelece a *Estrutura Básica de Organização do Ministério da Marinha*, provocou, após 22 anos de vigência do Regulamento de 1950, a elaboração de um novo regulamento para o CFN, aprovado por decreto de 1972, o qual apresentou, como aspectos de relevo para os fins deste trabalho, os seguintes pontos:

— conceituou o CFN como um organismo de comando e apoio; não mais apenas como Força;

— estabeleceu uma estrutura organizacional, no seu art. 4º, que já refletia soluções originadas em nossas próprias vivências;

“Art. 4º — O CFN é comandado por um Comandante-Geral e compreende:

- I — Comando-Geral (CGCFN);
- II — Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE);
- III — Forças de Seguranças (FS);² e
- IV — Comando de Apoio (CApCFN).”

— atribuiu ao CFN, como um todo, a finalidade de realizar ações e operações terrestres de caráter naval, o que orientou a destinação da FFE, expressa no art. 7º daquele regulamento:

“Art. 7º — A Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) é constituída por Grandes Unidades de diferentes tipos permanentemente aprestadas para pronta ação, destinada ao emprego em operações com Forças Navais, Aeronavais e outras Forças Singulares.”

— subordinou o CFN ao Comando de Operações Navais, estimulando um debate interno sobre a ênfase que deveria ser dada aos exercícios anfíbios, em termos de motivações estratégicas referentes ao nosso Poder Naval; infelizmente, a predominância de questões de segurança interna e desconfianças indesejáveis arrefeceram aqueles debates; e

— introduziu encargos relativos ao material peculiar às operações anfíbias. Mas, em essência, o Regulamento de 1972 expressou ainda e apenas uma adaptação do modelo norte-americano, que não alterou o que já vinha sendo praticado em relação à prontificação e ao emprego das forças de desembarque providas pelo CFN.

Aliás, naquela época, a EGN, através da Área de Estudos de Fuzileiros Navais, traduzindo, aplicando e divulgando os manuais de nosso interesse, editados principalmente pelo USMC, desempenhou papel extremamente importante, chegando a partir de certo momento, mesmo que independentemente de sua vontade, a dar o ritmo e a profundidade do processo de assimilação da doutrina anfíbia de origem norte-americana.

Merecem ainda registro as aproximações com os Fuzileiros Navais equatorianos e argentinos, que além de efêmeras, foram pouco proveitosas em termos de conhecimentos doutrinários, pois ambos também se apoiavam na mesma doutrina norte-americana.

2. Constituídas pelos Grupamentos e Destacamentos de Fuzileiros Navais.

Mais recentemente, o CFN tem mantido intercâmbio — através de cursos — com a Infantaria de Marinha da Espanha e o Royal Marines do Reino Unido, daí resultando a obtenção de dados que oferecem opções de nosso interesse, em decorrência da dimensão dos meios e dos tipos de ações que realizam no quadro das operações anfíbias.

Por ocasião da revogação do Regulamento de 1972, o que ocorreu em 1981, já se considerava a predominância da influência doutrinária de força anfíbia, até porque, no estágio atual do aprimoramento operativo das Forças de Fuzileiros Navais, ela é essencial, pois, além de outras razões:

— assegura a vantagem estratégica da capacitação de projetar poder sobre terra a partir do mar; e

— oferece a opção tática adequada, no que tange à disponibilidade previsível dos meios navais, para as operações terrestres de caráter naval até o nível de brigada anfíbia.

Possibilidades de Integração Doutrinária

As Forças de Fuzileiros Navais dos dias que vivemos continuam nitidamente influenciadas por duas vertentes doutrinárias:

— de Força Terrestre (do Exército Brasileiro — EB); e

— de Força de Desembarque (do USMC).

A vertente de Força Terrestre, predominante até o início dos anos 50, cuja origem se encontra nos regulamentos mencionados no início deste capítulo, consolidou sua influência através de cursos que oficiais e praças do CFN realizavam no Exército. Eram cursos de natureza tanto técnica como tática. O da

EsAO era o primeiro de nível tático que os oficiais realizavam na carreira, sendo essa prática estimuladora da adoção de procedimentos e visão típicos de Força Terrestre. A associação dos ensinamentos desses cursos à carência de material anfíbio priorizava os estudos das operações terrestres, o que influenciava o CFN, inconscientemente, para a configuração prática de uma Divisão Anfíbia de Exército.

A outra vertente decorreu da nossa adesão, após a II Guerra Mundial, à doutrina anfíbia adotada pelo USMC. Tratava-se de uma doutrina com extraordinária capacidade de apelo por seu emprego com sucesso em vários conflitos e, especialmente, por se apoiar em abundantes meios materiais e em recursos humanos muito bem qualificados e de boa imagem militar. Tudo isso estimulava o CFN a construir, desde logo, uma capacidade anfíbia ainda que restrita. Contudo, a falta de experiência de guerra e de material adequado levou os fuzileiros navais brasileiros a caminharem na direção da configuração teórica de Reserva Ativa do USMC.

Isto pode ser afirmado porque em todas as análises de emprego da FFE surgiu, com ênfase, a sua participação num quadro interaliado, recebendo material do USMC.

Ambas as influências foram úteis em determinados instantes, pois uma e outra permitiram aquisição de conhecimentos capazes de prover capacidade operativa.

É interessante notar que estas duas influências, embora divergentes, não eram rigorosamente opostas. Nenhuma teve capacidade de anular a outra. Na prática, as duas vertentes doutrinárias convergiram para um mesmo vale: o das operações anfíbias. Elas têm convivido

com certo nível de conflito, mas ambas têm se prestado para atender às carências do CFN, tanto no plano doutrinário como no da prática. A integração possível dessas influências, com natural predominância dos aspectos doutrinários de natureza anfíbia, será aprofundada nos títulos III e IV, visando ao aprimoramento futuro das Forças de Fuzileiros Navais.

III — VOCAÇÕES CONSOLIDADAS

Em termos amplos, a prontificação das Forças de Fuzileiros Navais, a partir de 1932, tem sido institucionalmente orientada para a realização de operações anfíbias, de segurança de bases navais, de operações ribeirinhas e especiais e, também, de defesa territorial como desdobramento das tarefas atribuídas em tempo de paz aos Grupamentos de Fuzileiros Navais (GptFN).

Por outro lado, para se obter a melhor aplicação do Poder de Combate (Poder Combatente) das Forças de Fuzileiros Navais (FFE e GptFN), as suas concepções de emprego devem ser harmoniosamente integradas, visando à obtenção de resultados mutuamente proveitosos.

Essa integração existe como resultante de um processo de assimilação de vivências. Isto é, ao longo dos anos elas foram sendo praticadas através do emprego dos GptFN e da FFE, para atender aos encargos atribuídos à Marinha em decorrência de diferentes conjunturas político-militares. A partir de tais vivências foram, então, consolidadas duas vocações primordiais para as Forças de Fuzileiros Navais:

a) *proteger instalações de interesse do Poder Naval em áreas do território nacional*; e

b) *projetar poder como vetor terrestre do conjugado anfíbio*.

Proteger Instalações de Interesse do Poder Naval em Áreas no Território Nacional

A presença das Forças de FN em diferentes regiões do território nacional teve seu início através das antigas Companhias Regionais, mais tarde denominadas de Grupamentos de Fuzileiros Navais (GptFN), subordinados aos Comandos dos Distritos Navais. Organizados fundamentalmente como tropa de defesa de bases e de instalações navais, passaram a realizar também operações de segurança interna e, mais recentemente, considerando determinadas peculiaridades regionais, receberam atribuições específicas quanto a operações ribeirinhas.

Para uma melhor compreensão do emprego dos GptFN, segue-se uma apresentação da criação dessas unidades, destacando-se as tarefas a elas atribuídas (o Anexo E constitui um quadro sintético).

Em 1932, foram criadas, para a segurança das duas únicas bases navais fora do Rio de Janeiro naquela ocasião — Lardário e Belém — respectivamente as 1ª e 2ª Companhias Regionais, com efetivos retirados dos Batalhões de Infantaria do CFN sediados no Rio de Janeiro.

Somente durante a Segunda Guerra Mundial foram implantadas com sede em Natal, Salvador e Recife, as 3ª, 4ª e 5ª Companhias Regionais, cujas razões de criação estão embutidas nas suas missões:

— segurança da Base Naval de Natal (em construção), das instalações do Comando Naval do Leste (Salvador) e da Estação-Rádio da Marinha em Recife;

- vigilância das praias; e
- vigilância, policiamento e defesa dos portos.

Com o término da Segunda Guerra Mundial, em 1945, diminuíram as preocupações com a segurança das fronteiras marítimas. Resolveu, então, o governo, dar a necessária atenção às fronteiras *molhadas* do Sul, onde se haviam desenvolvido, no decorrer da guerra, atividades de comércio ilegal que se tornaram extremamente danosas aos interesses do país. A fronteira com a Argentina transformara-se em palco de constantes incidentes entre brasileiros e argentinos.

Em 1948 foi então criada, mas não ativada, a 6ª Companhia Regional, sediada em Florianópolis. Contudo, ainda em 1948, foi enviado um destacamento para a cidade de Uruguaiana, retirado do efetivo previsto para a 6ª Companhia Regional, com as tarefas específicas de:

- manter a integridade e a soberania naquela parte do território nacional;
- efetuar o patrulhamento fluvial do Rio Uruguai;
- efetuar a repressão ao contrabando; e
- exercer capatazia no Rio Uruguai.

Tarefas bem peculiares e que revelam a visão especial do significado de segurança para um país ainda em desenvolvimento. Em determinados momentos da vida de tais países, pode se tornar dramático o conflito entre o interesse nacional momentâneo e a doutrina de emprego da força militar, especialmente se a doutrina é importada de um país com estágio de desenvolvimento bem mais avançado. Para as nações menos desenvolvidas é freqüente a necessidade de

administrar este tipo de conflito. Impõem-se, pois, os necessários preparo e alerta para a defesa oportuna e bem fundamentada da destinação das Forças Armadas.

Em 1955 foi, afinal, criada, com sede em Uruguaiana, a 7ª Companhia Regional, efetivando os contingentes existentes na área.

Também neste ano de 1955, a 5ª Companhia Regional foi transformada em 3º Batalhão Regional. Ele foi denominado 3º porque integrava o 3º Distrito Naval. O escalão batalhão resultou da idéia de aumentar a capacidade de emprego das unidades regionais.

Coerentemente com tal idéia e em decorrência da Lei de Fixação de Forças de 1955, que autorizou o efetivo de 10.000 homens para o CFN, foi criado o Grupamento Regional de Uruguaiana, englobando as 6ª e 7ª Companhias Regionais. Em Florianópolis, sede do 5º Distrito Naval, permaneceu um pequeno destacamento.

Após a mudança da Capital para Brasília, em 1961 foi criado o GptFN de Brasília, com as seguintes *missões básicas*³ que davam destaque aos conceitos de defesa territorial e segurança interna, bem como relacionavam operativamente os grupamentos com a FFE:

- “— efetuar Missões de *Defesa Territorial* e de *Segurança interna*;
- apoiar e eventualmente reforçar unidades da FFE que operarem em sua área de responsabilidade;
- reforçar a FFE; e
- desempenhar outras tarefas atribuídas pelo Comando Naval de Brasília.”

Em 1963, com sede exatamente nas duas principais áreas portuárias do Bra-

3. A expressão *missão básica* foi usada por influência das Tabelas de Organização do USMC; o seu significado foi a finalidade da OM.

sil, sob fortes influências da crise política interna que culminou com a Revolução de 1964, foram criados os GptFN de Santos e do Rio de Janeiro.

Ainda em 1963 o Grupamento Regional de Fuzileiros Navais de Uruguaiana foi transformado em GptFN de Uruguaiana, mantendo as mesmas missões básicas.

Em 1968 foram iniciados os estudos para a criação de um GptFN em Rondônia, com sede em Porto Velho, sob motivação casuística, felizmente não concretizada.

No ano de 1976, a título de economia de recursos financeiros, foram extintos os Gpt de Uruguaiana, Santos e Recife. O resultado benéfico mais significativo foi o aumento dos efetivos das unidades da FFE.

Finalmente, em 1985, foram criados o GptFN de Rio Grande, cidade que passara a sediar o Comando do 5º Distrito Naval, e o GptFN de Manaus, graças à valorização econômica e militar da região amazônica.

A criação progressiva dos Grupamentos de Fuzileiros Navais constituiu, sistematicamente, respostas conjunturais aos sucessivos quadros político-militares, envolvendo segurança interna e externa, ocorridos a partir de 1932.

Corrigidas algumas distorções, ficou, então, assegurada a existência de um GptFN na sede de todos os Distritos Navais e também nas duas bacias fluviais (Amazônica e Rio Paraguai) consideradas as suas importâncias no planejamento estratégico da Marinha.

Quanto à estruturação desses Grupamentos, foi utilizada como modelo, até o final da Segunda Guerra Mundial, a Companhia dos Batalhões de Caçadores do Exército. Somente após a Segunda Guerra Mundial (com o Regulamento

para o CFN de 1950) foi adotada a doutrina do USMC, de que resultou a flexível solução de Grupamento.

O Decreto nº 77.272 de 1976 posicionou os GptFN e estabeleceu as suas atribuições no art. 4º.

Art. 4º — Aos Comandos dos Distritos Navais e Comando Naval subordinam-se Forças Navais Distritais e Grupamentos de Fuzileiros Navais, tendo como atribuições principais efetuar operações navais e terrestres de caráter naval incluindo:

- Patrulha Costeira;
- Polícia Naval;
- Defesa de Porto;
- Socorro e Salvamento Marítimo;
- Operações de Minagem e Contraminagem;
- Operações Fluviais;
- Defesa de Bases e Instalações Navais; e
- Operações de Segurança Interna.

Como visto, ao longo dos últimos 50 anos, aos GptFN foram atribuídos variados encargos fortemente influenciados por razões de segurança de conteúdo militar, político e socioeconômico. Por esta via, cada atual GptFN consolidou sua capacitação, beneficiado por sua prolongada presença em áreas do território nacional, para realizar particularmente as três últimas operações terrestres, de caráter naval, citadas no decreto acima.

A proteção de instalações de interesse do Poder Naval é, pois, uma vocação gerada pelas atividades dos GptFN posicionados:

— em áreas onde a concentração de meios do Poder Naval do Brasil demanda a existência dessas unidades para a defesa de bases, de instalações navais diversas e da manutenção da ordem interna; e

— em áreas sensíveis que por suas dimensões, características geopolíticas e/ou presença próxima e constante de

componentes do Poder Naval estrangeiro, requeiram a sua efetiva ocupação e vigilância e/ou a realização de operações ribeirinhas (tarefa básica de projetar poder).

Projetar Poder Como Vetor Terrestre do Conjugado Anfíbio

Esta capacidade começou a desenvolver-se, verdadeiramente, durante o período de influência doutrinária de força anfíbia, tendo sido fortemente estimulada pelo Regulamento para o CFN de 1950. A prática dessa capacidade foi iniciada, como operação terrestre de caráter naval, após a aquisição dos navios-transporte que deram origem à atual Força de Apoio.

As EDVP, que, como já mencionado, vieram com aqueles navios, foram logo depois transferidas para o Centro de Instrução do CFN, situado na Ilha do Governador, onde tiveram intenso emprego no treinamento das Equipes de Embarcações (EE), constituídas inclusive por Guardas-Marinha, e nas técnicas do Movimento-Navio-para-Terra (MNT). Naqueles treinamentos, o embarque das EE se dava em uma das praias, praticava-se o deslocamento para a Área de Reunião, a transposição da Linha de Partida e as formações adequadas. A abicagem era feita em outra praia que permitisse o desenvolvimento de situações táticas terrestres compatíveis. Aqueles exercícios foram de motivação inestimável. Em 1959, as EDVP, ainda no Centro de Instrução do CFN, receberam a denominação de Grupo Anfíbio e seu Encarregado passou a ser um oficial do Corpo da Armada. A então Força de Transporte da Marinha transferiu, em 1963, o Grupo Anfíbio para a Ilha de Mocanguê, onde ainda hoje se encontra com a denominação de Grupo de Embarcações

de Desembarque (GED), subordinado atualmente, como unidade autônoma, à Força de Apoio.

Em termos de material especialmente destinado às operações anfíbias, aqueles navios-transporte e embarcações de desembarque constituíram tudo o que inicialmente se dispunha para desenvolver a capacitação anfíbia da Marinha do Brasil.

Tal iniciação foi facilitada porque o estudo sistemático da teoria das operações anfíbias já começara através de cursos, visitas e estágios no USMC, bem como com a introdução de assuntos pertinentes nos currículos dos cursos de carreira da MB. Na mesma época, teve início, também, a prática de exercícios de desembarque, embora de reduzida complexidade. Foi a fase das já mencionadas Operações *Aragem* e *Badejo* seguidas pela *Brisa* (out. 59), *Corvina* (nov. 59), *Arragem* (set. 60) e *Abelha* (ago. 61).

Esta última operação foi planejada como uma das conseqüências da renúncia do então Presidente da República, não tendo contudo se concretizado o assalto anfíbio no litoral de Santa Catarina. Merece ser destacado, ainda, que pela primeira vez foram utilizados navios mercantes (*Araranguá* e *Rio Mossoró*) para transporte de tropa integrando uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf) no Brasil. A Operação *Abelha*, por suas implicações em termos de flexibilidade de aplicação do Poder Naval, evidenciou que a Marinha ampliara sua capacidade de intervenção na solução de problemas de natureza político-militar, particularmente de perturbação da ordem interna, pois, além de navios no mar, passara a dispor de tropa embarcada para aplicação em algumas áreas do litoral. Isto ficou bem nítido daí para o futuro.

Relativamente aos meios aeronavais, também em 1961 foram criados o Comando da Força Aeronaval e o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esqd HU-1). Suas aeronaves *Whirlwind S-55* (UH-5) passaram a participar de operações com Forças de Fuzileiros Navais, aumentando a flexibilidade e a capacidade de atuação das Forças de Desembarque (ForDbq), dando-lhes maior rapidez e profundidade nas ações e abrindo-lhes extensos trechos de litoral antes inabordáveis pelas embarcações de desembarque.

Posteriormente, em 1965, com a solução presidencial sobre a aviação embarcada, foram recebidos pela MB seis helicópteros SH-34J — designados SH-1 e apelidados de *Baleia* — e criado o 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino, que, apesar de sua destinação primária, participou com suas aeronaves, inclusive os então novos SH-3, no desenvolvimento dos procedimentos de emprego de helicópteros nas operações anfíbias.

O ano de 1964 foi um verdadeiro marco para o desenvolvimento das operações anfíbias no Brasil. Naquela ocasião foi realizada a primeira operação da série *Dragão*. Continuando até os dias de hoje, é um dos exemplos mais característicos das influências doutrinárias que conflitam e coexistem no CFN. Da Operação *Dragão I* até a *Dragão X* as fases clássicas da OpAnf eram desenvolvidas segundo o modelo do USMC até o final do MNT; as ações em terra, por sua vez, influenciadas pelo quadro político nacional e conseqüente combate à subversão, desenvolviam-se orientadas pelos conhecimentos, adquiridos na EsAO, relativos à Guerra Revolucionária. Já a partir da Operação *Dragão XI* as situações criadas permitiram desenvolver temas relativos a conflitos regionais, porém o em-

prego das Forças de Desembarque tinha como propósito exclusivo permitir o desembarque de tropas do Exército para prosseguimento das ações em terra. Simultaneamente com esta nova série, a FFE participou de exercícios interaliados (as Operações *Veritas* e *Caribex*), que facilitaram a aquisição bastante objetiva de conhecimentos de guerra anfíbia pelos oficiais e praças da FFE.

Os anos 70 ofereceram duas grandes contribuições para a ampliação da capacidade da MB de projetar poder sobre terra através de operações anfíbias. Uma delas, de caráter doutrinário-institucional, teve origem no Plano Estratégico da Marinha (PEM) ao estabelecer:

As Operações Anfíbias, ainda que de vulto moderado, emprestam às Forças Navais uma grande capacidade de intervenção em território nacional ou estrangeiro.

A outra, de natureza instrumental, foi o recebimento dos Navios de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) — primeiros navios realmente anfíbios da Marinha — que ampliaram a possibilidade de desembarque de variados meios, com influência marcante sobre o prosseguimento das operações em terra.

Apesar do significativo aprestamento que já fora alcançado pelos Fuzileiros Navais como Força, a FFE continuava, ao longo dos anos 70, a não possuir comando próprio. Seu Comandante era, cumulativamente, o Comandante-Geral do CFN, cujo Estado-Maior tratava de todos os problemas — administrativos e operativos — do CFN. Era uma situação administrativamente conveniente, porém não atendia plenamente às exigências de prontificação de uma Força destinada ao emprego combinado de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais — ou conjugado anfíbio, parti-

cularmente quanto às relações de comando e integração dos seus componentes.

No início dos anos 80 — já se passara praticamente meio século desde a criação do novo CFN e a FFE completara vinte e três anos de existência — tornara-se evidente que o Corpo de Fuzileiros Navais, com um contingente correspondente a cerca de 1/3 da Marinha, distribuído pelo Comando-Geral, Comando de Apoio, FFE e Forças de Segurança, estas com suas sedes nas áreas dos diferentes Distritos Navais, necessitava de uma atualização de seus serviços e atividades, de modo a aumentar a eficiência de seu emprego. Além disso, as peculiaridades decorrentes do fato de suas forças realizarem *operações terrestres de caráter naval*, visando a atender o planejamento estratégico da Marinha, *recomendavam a participação do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais no processo decisório de alto nível da Marinha*, conforme explicitado na Exposição de Motivos do Ministro da Marinha, de 20 de agosto de 1980.

Em decorrência, ocorreu a alteração da Estrutura Básica da Organização do Ministério da Marinha, atualmente em vigor, posicionando-se o Comandante-Geral no *Almirantado*, o Comando-Geral no *Setor de Apoio* e permanecendo a Força de Fuzileiros da Esquadra e os Grupamentos de Fuzileiros Navais no *Setor Operativo*.

Daf, a nova conceituação recebida pelo CFN, através do art. 2º do Decreto nº 85.924 de abril de 1981:

“Art 2º — O Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), parcela da Marinha destinada a ações e operações terrestres necessárias a uma Campanha Naval, bem como a guarda e segurança de instalações navais ou de interesse da Marinha e ao respectivo apoio específico, tem seus elementos componentes redistribuídos dentro da estrutura básica da

organização do Ministério da Marinha, nos diversos níveis dos setores operativos e de apoio.”

O Comando-Geral do CFN, como Órgão de Direção Setorial (ODS), manteve o encargo de prover às Forças de Fuzileiros Navais com recursos humanos profissionalmente aprimorados e material específico adequado, os quais recebem, no Setor Operativo, aprestamento compatível com as condições previsíveis de emprego. Estas, por sua vez, podem provocar demanda de novos meios (humanos e materiais) de crescentes níveis de desempenho. A implantação do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais (CAO-CFN) e a aquisição dos Carros-Lagarta Anfíbios (CLANf), na década passada, foram respostas a tais demandas. Da mesma forma, também deve ser entendida a aquisição dos Helicópteros *Super Puma* (UH-14).

Ficou, assim, consolidada uma relação de mútua essencialidade entre os setores, indispensáveis à eficiência operativa da Marinha.

Por seu turno, a permanência da FFE e dos GptFN no âmbito do Comando de Operações Navais — a FFE com comando próprio — foi e é um fator estimulador da necessária integração das forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais, com reflexos no desempenho dos componentes do *conjungado anfbio*. Neste sentido realça a ativação do Grupo de Desenvolvimento de Tática do ComFFE, ao qual se deve creditar o Sistema de Avaliação de Exercícios (SAE), com influxos inovadores também sobre os aspectos logísticos. Tudo isto representou um esforço gigantesco para a Marinha.

Foi também portentoso o esforço do Comando-Geral do CFN, em termos de preparo do pessoal e de seleção e manutenção dos meios específicos, que, com-

binados para estruturarem os Grupos Operativos da FFE, consolidaram a vocação para *projetar poder sobre terra*.

Assim, a FFE, por sua mobilidade, flexibilidade e versatilidade, vem se tornando particularmente apta para:

— emprego, a partir de uma situação de paz onde se fizer necessária a ampliação da presença do Poder Naval inicialmente provida pelos GptFN, em operações de complexidade variável, podendo evoluir para incursão ou assalto anfíbio; e

— emprego, como ForDbq, nas diferentes configurações de guerra e de conflitos visualizadas no planejamento do preparo e emprego do Poder Naval brasileiro.

Interação das Vocações

Foi visto, nos seus principais aspectos, como a partir de 1932 os Fuzileiros Navais iniciaram e desenvolveram, em etapas sucessivas, vivências que, embora diversificadas, consolidaram uma concepção de emprego integrado de suas Forças (FFE e GptFN).

A importância desta concepção está realçada pelo fato de que os GptFN constituem, pela utilização de parte de seus

efetivos, a fonte que poderá preencher, mais prontamente, os claros iniciais existentes na FFE em caso de seu emprego real.

Os contingentes resultantes de mobilizações que serão desencadeadas progressivamente atenderão então:

— aos claros provocados nos GptFN pelo atendimento das necessidades iniciais da FFE; e

— às futuras necessidades decorrentes de baixas e expansões da FFE.

Em contrapartida, a FFE, por sua *capacidade de projetar poder*, tem condições de superar, através da ampliação da presença do Poder Naval, a impossibilidade de existência, desde os tempos de paz, de GptFN capazes de guarnecerem plenamente todas as áreas ao longo do nosso litoral e outras áreas sensíveis, especialmente fronteiriças, onde existam instalações de interesse da Marinha.

O fundamento mais estável dessa concepção de emprego integrado, ou interação das vocações consolidadas pela FFE e GptFN, repousa no fato de que não existe Fuzileiro Naval de primeira e de segunda categorias. Afinal, trata-se de uma tropa de combatentes anfíbios profissionais, com cursos de formação, especialização e aperfeiçoamento homogêneos e utilizados dos mesmos meios. (CONTINUA NO PRÓXIMO TRIMESTRE)

ANEXO A

RELAÇÃO DE OFICIAIS QUE SERVIRAM NO BATALHÃO NAVAL E EXERCERAM FUNÇÕES RELEVANTES NA MARINHA DO BRASIL

- 1 — Almirante José Cândido Guillobel — Entre os anos de 1895 e 1899, exerceu por duas vezes a função de chefe do Estado-Maior da Armada e foi nomeado ministro do Superior Tribunal Militar.
- 2 — Almirante Felipe Firmino Rodrigues Chaves — Exerceu o cargo de ministro da Marinha por ocasião da Revolta da Armada.
- 3 — Vice-Almirante Dionísio Manhães Barreto — Chefe do Estado-Maior da Armada entre 1899 e 1900.
- 4 — Almirante Raymundo Mello Furtado de Mendonça — Chefe do Estado-Maior da Armada entre 1910 e 1911.
- 5 — Almirante Alexandre Baptista Franco — Comandou o Cruzador *Barroso* e exerceu a função de chefe do Estado-Maior da Armada entre 1913 e 1914.
- 6 — Vice-Almirante Protógenes Pereira Guimarães — Comandou por três vezes o Batalhão Naval; ministro da Marinha de 1930 a 1935 e nomeado interventor do Estado do Rio de Janeiro em 1935.
- 7 — Vice-Almirante Amphilóquio Reis — Chefe do Estado-Maior da Armada de 1935 a 1938 e ministro do Supremo Tribunal Militar.
- 8 — Vice-Almirante José Maria Penido — Comandante-em-Chefe da Esquadra e chefe do Estado-Maior da Armada de 1925 a 1930.
- 9 — Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem — Chefe do Estado-Maior da Armada entre 1934 e 1935 e ministro da Marinha de 1935 a 1945.
- 10 — Almirante-de-Esquadra Salalino Coelho — Chefe do Estado-Maior da Armada entre 1954 e 1955.
- 11 — Almirante-de-Esquadra José Moreira Maia — Chefe do Estado-Maior da Armada entre 1967 e 1968.

ANEXO B

EXTRATO DO REGULAMENTO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS DE 1934

Art. 18 — O Corpo de Fuzileiros Navais será organizado, instruído e posto em ação segundo os regulamentos do Exército, sobre organização de unidade, instrução, combate, serviço interno, atribuições e prerrogativas, os quais preterem as leis da Marinha, sempre que a instrução e eficiência combativa da força estiverem em jogo.

Art. 19 — As unidades de artilharia de bordo de posição seguirão os regulamentos da Marinha, quanto a organização e emprego.

Art. 20 — Os batalhões de infantaria serão constituídos de acordo com os regulamentos do Exército para os batalhões incorporados, devendo ter a constituição de batalhões de caçadores, quando estejam fora do Quartel-General do Corpo de Fuzileiros Navais.

ANEXO C

ESTRUTURAS ORGANIZACIONAIS DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

REGULAMENTO DE 1932	REGULAMENTO DE 1934	REGULAMENTO DE 1940
<p>Art. 3º — O CFN será organizado de modo a assegurar a eficiência da Força para as várias funções de sua finalidade e se constitui pelos seguintes grupamentos:</p> <p>a) Infantaria b) Artilharia c) Comunicações d) Administração e) Artífices Companhia de policia Companhia de bombeiros</p>	<p>Art. 5º — O CFN, cujo efetivo é determinado pela Lei de Fixação das Forças Navais, tem a seguinte organização de conjunto:</p> <p>a) Comandante do CFN b) Quartel-general c) Tropas combatentes d) Serviços provedores, transportadores de transmissão e de ordem</p>	<p>Art 3º — O CFN será organizado nos moldes de uma Grande Unidade do Exército, tendo por base a Infantaria e compreendendo:</p> <p>a) Comando b) Forças combatentes c) Serviços</p>

ANEXO D

DECRETOS RELATIVOS À CRIAÇÃO DA FORÇA DE FUZILEIROS DA ESQUADRA

Decreto nº 40.862, de 6 de fevereiro de 1952

Art. 1º — Fica criada a Força de Fuzileiros da Esquadra.

Art. 2º — A lotação das unidades da Força de Fuzileiros da Esquadra será fixada pelo Ministro da Marinha, mediante proposta feita pelo Estado-Maior da Armada e obedecida a Lei de Fixação de Forças.

Art. 3º — O presente decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

ANEXO C
* * *

Decreto nº 41.352 "A", de 22 de abril de 1957

Art. 1º — A Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) tem a seguinte organização:

- Núcleo da 1ª Divisão de Fuzileiros Navais
- Tropa de Reforço
- Comando de Serviços.

Art. 2º — O Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra é exercido pelo Comandante-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.

OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

Parte VII

OS ÚLTIMOS DIAS DO GOVERNO DEODORO

“É um mal, um grande mal (a intervenção dos militares na política) mas de quem é a culpa? Duas causas principais concorrem para essa aflitiva situação e cujo termo parece-nos afastado, uma de ordem geral e outra especial. Esta última consiste essencialmente no imoral predomínio dessa classe de politikeiros profissionais que faz da política a arte de bater moeda; e aquela na desordem permanente, na indisciplina geral em que vive o povo brasileiro” (grifo do articulista).



O difícil momento político vivido pelo povo brasileiro, quando escrevia este artigo, sugeriu-me a oportunidade de

detalhar os acontecimentos e estender os comentários, a começar pelo manifesto dirigido à Nação pelo Presidente Deodoro da Fonseca, ao fechar, em 3 de outubro de 1891, o Congresso Nacional e a resposta redigida por Campos Salles para contestar a argumentação utilizada como justificativa para o ato extremo.

Procurei dar, tanto quanto me foi possível, em seqüência aos artigos anteriores, uma visão do pano de fundo, isto é, dos “interesses” maiores em jogo, que nos momentos das graves crises políticas são, cuidadosamente, mantidos submersos pelo palavrório dos políticos e pelas manchetes e noticiário da imprensa (mídia). Para que tal aconteça, e possa se repetir, é necessária a manutenção da “desordem permanente, na indisciplina geral em que vive o povo brasileiro”, determinada por uma legislação tão confusa,

MÁRIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante-de-Esquadra (RRm)

imprecisa e conflitante quanto seja possível elaborar, em prejuízo do Brasil, mas em benefício dos reais "donos do poder".



O Conde de Paço D'Arcos, embaixador de Portugal junto ao Governo brasileiro, em uma de suas muitas avaliações para o seu governo, vaticinava: "ou dissolvem-se as câmaras ou cai o presidente"¹².

A despeito do longo manifesto à Nação com o qual Deodoro justificou o seu gesto, a razão do desenlace foi a incompatibilidade recíproca de convivência entre o Executivo e o Legislativo. O Impedimento do presidente a ser determinado pelo Congresso era tido como certo. No regime presidencialista, nesses instantes de transe, cabe ao chefe do governo aguardar o cumprimento do ritual, enquanto procura arregimentar entre os parlamentares os votos necessários para continuar no poder. Ou se tiver força, usá-la, cometendo o crime de lesa-instituições.

Deodoro fora eleito sem maioria da Câmara e do Senado. O instrumento para dar o presidente por impedido era a lei de responsabilidade do Presidente da República, em fase final de tramitação, que tinha o propósito imediato de atingir o Marechal.

Se o presidente tem forças para fechar o Congresso, esse ato é denominado golpe de estado. Se o Congresso usa de artifícios para impedir o presidente de governar, essa ação torna-se legítima, por ser tomada pelos legisladores, em nome do povo que representam... Essa a regra do jogo.

Todavia, a referida incompatibilidade teve sua origem na gênese da República, antecipada pelos militares — o Exército e, senão o silêncio, pequena participação da Marinha — mas, anteriormente reivindicada pelos plantadores de café de São Paulo, representados politicamente no Partido Republicano Paulista (PRP), com o título de *históricos*, que teriam suas conveniências atendidas com a federação, negada no Império por Ouro Preto.

O trabalho em prol da república federativa, da parte dos *históricos* — mormente dos paulistas, bem organizados e com objetivos claramente definidos — vinha desde o Manifesto Republicano, de 1870. Não fora contudo de molde a alterar a composição política na Câmara e no Senado (este vitalício), casas em que o peso político de São Paulo era inexpressivo. Assim, pela via política, a República estaria bem distante. A revolução capitaneada por São Paulo, caso viesse a ocorrer, admitiria corolários de todo indesejáveis aos chefes militares, com a responsabilidade que os seus altos cargos lhes conferiam, o mais preocupante dos quais o esfacelamento do Brasil em diferentes repúblicas.

Na antevisão sombria de um futuro que se tornava próximo, parece razoável a compreensão de que a República fizesse parte de considerações e análises desses chefes — do Exército e da Marinha —, que com ela acaba por concordar ou, apenas, consentir. O convencimento final de Deodoro, os relatos históricos indicam, ocorreu no dia 11 de novembro de 1889. Foi decisivo, pois somente ele desfrutava da confiança da oficialidade do Exército para comandar a derrubada do Império.

A antecipação da República pelos militares evitava a revolução em marcha, o

derramamento de sangue entre irmãos, preocupação maior de Deodoro, e o desmembramento da unidade nacional. Esses, percebo, seriam, para os militares, os grandes motivos — não a República em si mesma — para que fosse, por eles, negada a monarquia.

O Império esvaía-se como opção política. O Terceiro Reinado com Isabel I e o Conde d'Eu não era palatável, mesmo para políticos monarquistas. Tornava-se imperativo evitar o caos.

Entretanto, é oportuno lembrar que a classe dos militares estava longe de constituir-se num todo homogêneo. Dos almirantes, Eduardo Wandenkolk e Jerônimo Gonçalves — um bravo no Paraguai e reformado a pedido, por discordar com cerimoniais que deveria cumprir no Império — eram republicanos; dos nomes que ascendiam, Custódio de Mello e Saldanha da Gama, este monarquista, estavam ausentes do país no 15 de novembro; os demais almirantes, com maior ou menor fervor, eram monarquistas. No Exército, a juventude militar, discípula de Benjamin Constant, mais que o mestre, impugnada das idéias de um positivismo já aclimatado ao trópico, resumido, quase que exclusivamente, em *slogans* sempre repetidos, tinha suas próprias idéias, queria a República, a ditadura republicana. É fato que essa juventude teve seu peso e influência na resultante das forças que atuavam na sociedade de então. Porém, como corpo pensante, possuía, quase que certamente — intoxicada de positivismo e, por sua pouca experiência de vida — limitada capacidade de avaliar o momento de ruptura política em que vivia a Nação.

Deodoro aceitava a federação apenas sob o enfoque da descentralização administrativa (esse era também o pensamento de Rui Barbosa), porém, em decorrência

de sua formação militar era unionista. Essa linha de pensamento conflitava com os federalistas *históricos* e, principalmente, com os ultrafederalistas encastelados no PRP e no Rio Grande do Sul. Entre os plantadores de café de São Paulo e os militares havia uma diferença basilar: aqueles tinham a visão dos práticos homens de negócio; estes, em grande parte, eram movidos por um idealismo um tanto romântico.

Por não possuírem a necessária identidade de pensamento, os militares do mar e da terra constituíam-se em alvos fáceis para os políticos, que, já na Constituinte, conseguiram introduzir as devidas cunhas para dividi-los. “Quanto ao grupo castrense — ressalta June E. Halmer — as visíveis contradições que separam as corporações — Marinha e Exército — bem como, neste, aquelas resultantes de posições divergentes sobre o papel do militar: se de participação ativa na política ou de confinamento às atividades profissionais apenas.” Para June E. Halmer, “as dissensões militares, habilmente exploradas pela elite hegemônica — a paulista —, abriram campo, enfim, à ascensão dos civis no poder”. Textualmente, opina a brasilianista: “Apesar de vigorosamente opostos à monarquia, os paulistas revelam interesses contrários aos de muitos elementos urbanos, militares e elementos com menos propriedades que haviam participado das primeiras fases do governo republicano. Os interesses dos paulistas eram, ainda, basicamente agrários, e não urbanos ou industriais (...) Os líderes paulistas defendiam e patrocinavam a agricultura, que para eles constituía a primeira fonte de riqueza do Brasil, mais que as atividades urbanas. O desenvolvimento industrial de São Paulo não tinha ainda reunido força e os industrialistas, que

clamavam pelo protecionismo governamental e por auxílio em nome do nacionalismo econômico, raramente incluíam paulistas.”³

A hostilidade mútua entre os positivistas, civis e militares, e Deodoro era ideológica, agravada pelo rompimento havido com Benjamin Constant. Deodoro tinha aversão pela doutrina maçônica, a ponto de, em seu manifesto, no 3 de novembro, incluí-la no rol das “seitas filosóficas abstrusas”.

O Almirante Custódio de Mello e o General José Simeão, inimigos de Deodoro, comandavam a dissidência entre os militares monarquistas. Floriano Peixoto, que sem ser seu inimigo não era mais amigo, conspirava, tornava-se o centro do conluio, embora relutando em bater-se frontalmente com o *Manuel*. É provável que escondidas nas acusações trocadas pelos dois marechais estivesse o respeito recíproco alicerçado nas virtudes e não nos defeitos desses soldados que tão bem se conheciam. Entretanto, oficialmente pelo menos, Floriano aceitara o fechamento do Congresso, pois mantivera-se na vice-presidência da República.

Da tropa, Deodoro tinha o respeito e a admiração que lhe garantiam a liderança. Contudo, seu precário e declinante estado de saúde roubavam-lhe as últimas resistências físicas, solapando sua vontade, tão necessária para arcar com as graves responsabilidades do cargo em instante tão difícil para a Nação. O enfraquecimento físico do presidente da República não poderia passar despercebido de seus camaradas e das preocupações com a manutenção do poder no âmbito do Exército.

Na Marinha, Custódio de Mello, deputado, movimentava-se, articulava a oficialidade jovem, conspirava para assumir o controle das forças navais com o

olho no poder. Wandenkolk, senador, também procurava fazer o seu papel.

Dois fatores, é bom lembrar, concorreram para o desprestígio de Deodoro junto à classe política durante o Governo Provisório, com reflexos negativos ao longo do futuro. Um decorrente das medidas financeiras elaboradas por Rui Barbosa e agravadas no “gabinete Lucena”, das quais resultou o Encilhamento. O crédito fácil, os bancos de emissão, a lei das sociedades anônimas — com o propósito, entre outros, de estimular a industrialização — aumentaram a inflação, e com ela a especulação e o desenfreado jogo na bolsa, desorganizando a administração financeira do país e estimulando a corrupção, que atingiu patamares até então desconhecidos. “A política do Encilhamento criara no Brasil uma classe de homens de negócio aventureiros, de jogadores e especuladores da bolsa e de câmbio, que, direta ou indiretamente, procuravam intervir nos negócios públicos, sobretudo através do Congresso”⁴. O outro fator, aleatório, o empastelamento de *A Tribuna*, que estimulou inimigos políticos potenciais a emergirem para a oposição franca.

Apesar de não contar com a maioria parlamentar e de saber que os congressistas lhe seriam intransigentes adversários, Deodoro não procurou qualquer modo de aproximação política com seus opositores. O soldado — educado na escola do Conde de Lippe — recusava-se a educar-se nas sutilezas da política. “*President Fonseca was a wall of great integrity and ability. But his military temperament and his lack of political understanding led him into disputes with Congress over the constitution and over the appointment of provisional presidents in the provinces*”.⁵

Campos Salles, em *Da propaganda à Presidência*, assim se expressa, referindo-se à perspectiva da eleição de Deodoro para a presidência da República: “Na hipótese mais provável, sinão certa, de prevalecer a candidatura de Deodoro, devíamos prever que o seu governo não deixaria de adotar contra nós uma política de reação, afastando da direção do nosso Estado, como nos outros, o elemento republicano...”⁶

Nelson Werneck Sodré, florianista, refere-se ao momento dizendo: “Colocado em minoria na Câmara e no Senado, com o desenvolvimento político, Deodoro foi sendo compelido a desmandar-se: não satisfazia os republicanos porque recuara nas reformas e não satisfazia à Nação, que se articulava com os remanescentes mornarquistas, porque estava vinculado à derrocada do antigo regime. Como sempre, a ambigüidade levava ao suicídio político”.⁷

Deodoro, eleito presidente da República e passando a vigorar a Constituição de 1891, em decorrência da qual se fazia obrigatória a organização legal da Federação, atuou politicamente nos Estados, retirando destes o controle político daqueles que na Constituinte lhe fizeram e nomeando presidentes de sua confiança. Em São Paulo foi conduzido à presidência Américo Brasiliense —, este, com ambição próprias, esperava formar liderança independente no Estado — em substituição a Jorge Tibiriçá, representante dos cafeicultores. “Como o Congresso Constituinte, ao invés de ser dissolvido, se transformara em Congresso ordinário, as bancadas permaneceram em seus postos. A maioria delas era formada por deputados e senadores que se encontravam à margem do poder em seus Estados. É fácil perceber a violenta reação que então se organizou contra o

presidente da República”.⁸ O Barão de Lucena, amigo sincero e compadre de Deodoro, experiente político durante a monarquia, por certo foi o conselheiro nas decisões tomadas pelo presidente da República.

Magalhães Jr. transcreve e comenta, adjetivando de curiosas, as declarações do Barão de Lucena a Tobias Monteiro a respeito do diálogo que teria mantido com Deodoro quando este lia a minuta do decreto que dissolveria o Congresso:

— “Falta neste decreto um artigo...

— Qual?

— O da minha renúncia ao cargo de Presidente da República. Eu só me manterei no poder até a reunião do novo Congresso. É mister que isso fique expresso.”

Pondera o Barão de Lucena que o marechal não devia fazer tal declaração, que desvirtuaria inteiramente seu ato. Além disso, declarando o marechal que mantinha a Constituição e que, portanto, não assumia a ditadura, era óbvio que, renunciando ao cargo, teria necessariamente que passá-lo ao seu substituto legal. A resposta de Deodoro é ainda mais singular:

— “Tem razão... Mas que fique assentado entre nós que, em mais, reunido o novo Congresso, eu lhe enviarei a minha renúncia e declararei na mensagem que me demito para me punir a mim mesmo, porque não quero que este meu ato seja jamais invocado como procedimento para autorizar futuras dissoluções do Congresso...”

— “Isto vos fará honra e vos recomendará ao juízo da História...”⁹

O diálogo registrado por Tobias Monteiro faz-nos pensar que Deodoro terminara por ceder a um ímpeto ante a virulência dos ataques que lhe movia a oposição no Congresso e na imprensa partidária. O impulso que, num dado mo-

mento, sobrepôs-se às suas convicções não lhe impediu, todavia, que discernisse e não acalentasse dúvidas sobre, mais do que a gravidade de sua decisão, o erro político e histórico que iria perpetuar.

O MANIFESTO À NAÇÃO E A RESPOSTA DE CAMPOS SALLES

A transcrição, com detalhe, desses importantes documentos visa permitir ao leitor avaliar e tirar suas conclusões sobre os acontecimentos e o momento histórico.

"O Presidente da República aos Brasileiros

Quando a 15 de novembro de 1889 (...)

"Reunida a Assembléia Constituinte aos 15 de novembro de 1890, a Nação passou a tratar da sua definitiva organização política, aceitando para base dos seus trabalhos a Constituição por mim decretada e promulgada aos 23 de julho daquele ano (...)

"A Constituinte pareceu que essa obra devia ser refundida e transformada, chamando a si a faculdade não só de fazer-lhe os acrescentamentos compatíveis com os processos da ciência e da democracia modernas, como ainda a de concentrar nas suas mãos a faculdade, que lhe era estranha, do governo e administração do país.

"Não tendo vingado esta última pretensão, que poria em perigo a segurança geral e abalaria profundamente a ordem estabelecida com referência a direitos adquiridos, aos atos inerentes a constituição industrial e econômica do País, formaram-se desde logo no Congresso Constituinte grupos radicais e intransigentes, para o fim de introduzir na obra constitucional idéias e princípios que transferissem para o Poder Legislativo a mais vasta soma de atribuições, embora diminuindo e absorvendo muitas das que são da essência e natureza do Poder Executivo.

"Assisti impassível a longa gestação dessa obra inchada de perigos que se amontoavam à proporção que as idéias reacionárias, o desrespeito às tradições nacionais, o espírito de seitas filosóficas abstrusas, as inovações e as utopias iam penetrando nesse organismo destinado a servir a obra de bom senso prático, definido pelas grandes idéias de liberdade, direito, justiça e ordem.

"Contra a autoridade que devia exercer o Presidente da República recaíam os maiores golpes, justamente porque se acreditava que o ditador que havia fundado a República sem efusão de sangue, e assegurado a ordem sem o emprego da tirania, pensava em transferir-se desta para aquela posição (...)

"Calmamente e sereno, eu só tinha diante de mim a imagem da Pátria para lembrar-me de que a vingança, a opressão e a tirania diminuiriam a generosidade da revolução e converteriam uma nação, que se mostrou uma só família no dia 15 de novembro, em facções hostis, dilaceradas e dizimadas pela guerra civil.

"Entretanto... ocorreu que a Constituinte ao encerrar os seus trabalhos com a eleição do Presidente da República procurou a sua reprovação à nossa vitória pacífica, levantando contra minha pessoa o espírito faccioso (...)

"Todavia, os fermentos das paixões e da disciplina, e o País, se não contasse com o apoio das classes conservadoras que tanto me têm auxiliado na defesa das novas instituições, teria com certeza assistido aos mais lamentáveis espetáculos da anarquia e das reações.

"As circunstâncias, porém, se agravaram, de modo a fazer-nos perder a fé nas nossas incruentas vitórias, apenas a Assembléia Constituinte, já eivada de ódios e paixões, passou a funcionar como assembléia ordinária. Desde então o País tem-se encontrado face à face com os maiores perigos, e não só a fé nas nascentes instituições republicanas tem-se entibado com as perspectivas mais ou menos próximas da anarquia, como, o que é profundamente grave, a mercê desse trabalho lastimável e funesto, tentam os adeptos das depostas instituições levantar a bandeira restauradora (...)

"Todos quantos acompanham a marcha dos negócios públicos terão notado que, logo após a iniciação dos trabalhos legislativos ordinários, o Congresso assumiu contra o Presidente da República e seus ministros posição inteiramente adversa e hostil. De semelhante procedimento, inspirado pelo menoscabo à Constituição votada, resultou o completo falseamento das instituições, assente sobre o regime presidencial, de todo em todo avesso às práticas do regime parlamentar (...)

"Privado dos estímulos parlamentaristas que faziam cair e subir ministros por meio de votações de confiança, o Congresso recorria ao processo sumário das leis facciosas, decretadas sem a necessária reflexão, do que, em última análise, resultava o regresso ao regime proscrito (...)

"Alguns deputados não se achavam satisfeitos com a marcha política que ilustres governadores,

patriotas de reconhecido valor cívico, por mim nomeados, imprimiam na marcha dos negócios públicos. Para libertarem-se desse obstáculo, não tiveram mais do que aliar-se ao lado oposicionista da Câmara, e para logo foi votado um projeto que é outro atentado à Constituição, o qual confere ao Governo o direito de intervir na direção dos Estados enquanto não se acharem definitivamente organizados (...)

“É assim que a faculdade de prover ao sistema de viação geral, quanto à sua execução por contratos, compete ao governo; é esta a parte administrativa que o Congresso não pode exercer, visto competir-lhe pela Constituição apenas a faculdade de estabelecer as condições gerais e os fundos para esse serviço.

“Não obstante a Constituição e outras normas rudimentares na ciência administrativa, frequentemente a Câmara tentou avocar a si poucas atribuições do Governo, já iniciando projetos especiais, casuísticos, para o fim de anular concessões feitas e iniciadas, já fazendo pedidos de informações em termos em que a moralidade pública da administração era coberta dos maiores baldões (...)

“...de outro (lado), a constante preocupação de colocar o Presidente da República no segundo plano da política nacional; e, para o Congresso, o Presidente da República não era a entidade abstrata de que a lei cogita, mas o atual chefe do Estado.

“Na ordem dos acontecimentos graves figura a lei de responsabilidade do Presidente da República. Essa lei, iniciada às pressas no começo da atual sessão legislativa, discutida de afogadilho, falsa quanto aos princípios da ciência criminal, odiosa porque era feita expressamente contra o atual presidente da República, eivada de uma casuística deprimente da moralidade dos poderes soberanos da Nação, não era por certo um monumento que devesse figurar nos nossos arquivos, atestando a sabedoria e previsão dos legisladores. Era o fruto de rancores mal dissimulados, que, a prevalecerem, arredariam da pessoa do primeiro magistrado da Nação aquele grau de respeito e prestígio essenciais ao exercício nobre e digno do seu elevado cargo.

“Recente conflito estabeleceu-se entre mim e o Congresso, ainda e sempre pela inquebrantável defesa da Constituição, a que me consagrei. Neguei sanção ao projeto que tornava absolutas as incompatibilidades relativas dos ministros de Estado:

coloquei-me do lado das liberdades políticas, e opus-me a reformas da Constituição fora dos trâmites por ela estabelecidos no artigo 90. O Senado, que iniciara o projeto, apenas teve o conhecimento do veto presidencial, levantou violento temporal nas suas discussões. Submetido inconstitucionalmente o meu ato ao processo estabelecido pela Constituição, foi ele aprovado, visto não terem reunido dois terços dos votos os adversários do veto, nos termos do artigo 37, parágrafo 3º. Impertinente dúvida foi sugerida contra a legitimidade do voto de um dos senadores* que sufragaram o veto; e por uma mistificação da legalidade regimental, de par com a mais flagrante violação das prerrogativas parlamentares, o voto do aludido senador insubsistente, alcançando assim os contrários ao veto uma irrisória vitória.

“Chegou a vez da Câmara manifestar-se, e o ilustre presidente dela, no uso das prerrogativas que lhe competem pelo regimento, entende não dever incluir na ordem do dia essa matéria; além de outros motivos de conveniência política, tinha a fundada convicção de que era inconstitucional, nos termos do artigo 40 da Constituição, a renovação da discussão de um projeto não sancionado na mesma sessão em que esta ocorrência se desse. Formou-se uma maioria facciosa para impor ao Presidente a violação da Constituição, exaustorando-o muito embora diante do regimento, e votou-se que o projeto não sancionado fosse trazido ao debate. O Presidente resistiu; a Câmara insistiu. O Presidente demitiu-se, a Câmara reconduziu-o; ele, porém, reservou-se o direito de não voltar ao seu posto, senão mediante nova eleição. A Câmara aceitou essa solução, para melhor acentuar sua atitude revolucionária, e no lugar dele colocou um partidário da idéia oposta.

“Ficou, portanto, o Presidente da República exposto ao ver anulado o seu ato à custa da infração dos preceitos legais e constitucionais; (...)

“Se a Câmara quisesse neste assunto proceder com a circunspeção que o caso pede, dando trégua às paixões, teria recorrido a um processo perfeitamente constitucional que tudo concilia deixando o princípio da autoridade revestido da integridade moral de que tanto necessita. Esse processo seria o da iniciação de uma lei interpretativa do artigo 40 da Constituição, lei que, devendo passar pelos turnos de três discussões, em cada uma das casas do Congresso, e depois pelo da sanção, não só salvaria os princípios como traria salutar

* Refere-se ao voto do seu irmão, o senador por Alagoas Pedro Paulino da Fonseca, que renunciou ao mandato, em protesto. Nota de R. Magalhães Jr. in *Deodoro, a espada contra o Império*.

calma as paixões e aos espíritos. Assim não aconteceu, e a ordem política sentiu-se desde logo profundamente abalada por atos e resoluções que acarretaram para a Constituição, de um ano apenas, evidente e precoce decadência.

"A pretexto de que a nossa situação financeira era a de completa ruína, e de que colossal "deficit" se verificava entre a receita e a despesa, a Câmara desorganizou a maior parte dos serviços criados, cortando ou suprimindo verbas indispensáveis à boa marcha da administração. Não contente com esse tropeço de ordem interna, a Câmara procurou romper com os laços de solidariedade internacional que tão cordiais relações nos faziam cultivar com as principais potências da Europa e América, suprimindo legações diplomáticas neste momento em que o Brasil mais precisa de tornar simpáticas e estimadas as novas instituições.

"Notarei que no Senado altos esforços foram feitos por espíritos verdadeiramente conciliadores, no sentido de restabelecer-se ao menos a legação junto à Santa Sé. Somos um país católico, e bem que tenhamos decretado a separação da Igreja do Estado, contudo não desapareceram certas dependências que formam a unidade da Igreja e afervoram cada vez mais a consciência e a fé (...)

"É preciso notar-se, e o digo com grande desvanecimento, que o Governo tem satisfeito pontualmente todos os compromissos do Tesouro, realizado os gastos exigidos pelos vários serviços a cargo da administração, e a tudo tem resistido galhardamente, apesar de duplicados ou aumentados os vencimentos dos funcionários públicos, de agravada a folha de pensionistas, isto sem jamais ter emitido papel-moeda ou bilhetes do Tesouro, sem contrair empréstimos no interior ou exterior, com cujo produto cobrissemos qualquer desfalque, como era de uso outrora.

"Apesar de confirmarmos oficialmente todos estes fatos, insistiu-se da tribuna e em vários órgãos da imprensa adversária ao Governo que a nossa situação era e é de bancarrota (...)

"Não bastava destruir a prosperidade do Tesouro para suplantarmos o governo; era lógico penetrar

no comércio, advertir essa poderosa classe de perigos imaginários, convencê-la de que os bancos emissores perturbavam substancialmente a vida econômica do País e das indústrias, pelo excesso de papel fiduciário lançado na circulação... Chegou-se até ao recurso de atribuir malversação na administração da nossa principal instituição bancária emissora... que acarretaram as mais profundas e deprimentes alterações no crédito público. Após as discussões vieram os projetos de caráter socialista, atentatórios de contratos bilaterais soleníssimos, incompletos nas suas providências, inexequíveis nos seus cálculos e conjeturas.

"Quando a situação assumiu os ares de uma calamidade social, o Senado convidou o Governo a manifestar-se e ofereceu-lhe o seu concurso legislativo... O Governo, compenetrado das dificuldades da situação, realmente opressivas, dirigiu ao Senado longa e minuciosa mensagem ... (que) concluía por um plano que reorganizava o crédito comercial, *protegia a indústria nacional*, indicava a revisão das tarifas, reformava o regime dos bancos emissores, *traçava o caminho da unidade sem deixar de atender às necessidades regionais*; fixava um máximo de emissão correspondente à agitação industrial do País, restabelecia a normalidade da circulação metálica, convertendo os depósitos dos bancos em apólices ouro do Estado; indicava a conveniência da revisão do nosso padrão monetário, em ordem afixar-lhe o máximo sobre que assentam desde longos anos, com pequenas intermitências, todas as fortunas, e, finalmente, para forçar a fixação da moeda metálica no Brasil e tornar o seu curso um fato normal, o Governo aconselhou a providência do arrendamento das vias férreas do Estado, mediante condições que o habilitavam desde logo a contar em Londres com um elevado saldo em ouro, para todas as suas necessidades e para o comércio na venda de saques nas épocas em que a usura mais o oprime (grifos nossos*).

"O País precisa saber que este plano foi posto à margem, sem que outro melhor o viesse substituir, ao contrário, quanto mais se adiantava a discussão do projeto financeiro da Câmara, impellido

* Os períodos por nós grifados indicam posições próximas às ideológicas na luta de concepções para a estrutura do Estado travada entre a tradição centralizadora e a vontade federativa, principalmente de São Paulo, que, também, não aceitou qualquer tipo de proteção à embrionária indústria brasileira, aferido a um pré-liberalismo econômico que comandava suas atitudes. Assim, apesar de no elenco das medidas sugeridas encontrarem-se algumas que deveriam ter sido imediatamente atendidas e outras que indicavam estar o Governo cômico de que o caminho que trilhava não era o correto, o Senado silenciou depois de oferecer colaboração, agravando a crise. É possível que esse fosse o seu propósito.

até por intervenção estrangeira interessada em tornar a crise uma fonte inesgotável de lucros, mais se fazia sentir a pressão das dificuldades em todas as fortunas, a opressão e necessidade que experimentam as classes desfavorecidas da sociedade, o jogo imoral da especulação, a coação posta ao Governo para o regresso aos processos artificiais em matéria de câmbio, tudo, enfim, quanto pode contribuir mais eficazmente para apressar o desenlace fatal da crise. E o Governo não podia agir por si nem oferecer recursos imediatos a tantos males, porque, de um lado a lei lho vedava, e de outro o Congresso lhe obstava, negando-lhe autorizações oportunas ou a aprovação pronta de um plano. Seguiu-se, o que era de prever: uma calamidade extensa, que ao mesmo tempo penetra no âmago de todas as indústrias e de todas as fortunas, preparando um momento de explosão em todo o País contra a irresponsabilidade das instituições republicanas.

“Eis aqui o fim a que os acontecimentos e os fatos se dirigem. Lançadas a anarquia política e a anarquia financeira na vida de um povo, este, ou tornava-se cúmplice da própria ruína, ou reagia pela revolução, voltando-se para quem o possa salvar.

“Conhecida, como está, a situação anômala criada pelo Congresso Legislativo a favor dos inimigos da República, estes aproveitam-se por todos os modos das dificuldades e do pânico geral, para passarem despercebidos e hastearam no meio do clamor público a bandeira da restauração monárquica.

“O Governo possui elementos para julgar do grau de procedência e adiantamento em que vão tais maquinações contra a República; sabe perfeitamente onde estão os adversários que afrontam a legalidade e a autoridade, certos de que têm por si as dissidências e anomalias do Congresso.

“Contemporizei até agora. Se na crise em que se encontra a República eu não apelasse para a Nação, dissolvendo como dissolvo o atual Congresso, eu seria um traidor da Pátria.

“Brasileiros!

“(…) Para salvar as instituições republicanas, assumo perante a Nação a responsabilidade do ato que acabo de praticar dissolvendo o Congresso (…)

“Achamo-nos minados por todos os lados, e a idéia restauradora ganha caminho à mercê dos mais funestos elementos de dissolução social (…)

“Os inimigos da Pátria tentam francamente a destruição das instituições.

“A sua arma e o desespero de todas as classes, o descrédito das nossas finanças (…)

“Temos prósperas rendas públicas, o Tesouro está munido dos recursos necessários para fazer face a todos os compromissos, e, entretanto, nos apresentam ao mundo como uma nação arruinada e sem crédito.

“O nosso Exército e Armada são o exemplo da constância e da disciplina, e não há notícias que se não excogitem para dividi-los e fazê-los cúmplices das conspirações e sedições (…)

“A linguagem da imprensa pardidária, filiada à causa da restauração, é um brado de insurreição diária e audaz.

“Cada pequeno conflito popular de alcance mínimo é logo explorado como a guerra civil declarada, e por toda a parte o telégrafo anuncia a tirania e a matança (…)

“Não há uma lei votada firmando princípios; há porém a lei dos subsídios aumentados em proveito dos próprios que a decretaram, quando, aliás, tratando-se de melhorar as condições do País, eles a tudo se recusavam sob o pretexto de que estamos no domínio da bancarrota (…)

“Assumo a responsabilidade da situação e prometo governar com a Constituição que nos rege (…)

“Todos os tribunais funcionarão para a execução das leis e satisfação do direito.

“Serão alteradas, modificadas e revogadas as leis que se opuserem ao interesse e à segurança geral.

“Serão decretadas e complementadas as reformas necessárias, as quais ficarão dependentes da aprovação do futuro Congresso.

“O Exército e a Armada Nacional gozarão de todas as regalias e vantagens que as leis lhes asseguram e daquelas que forem compatíveis com as reformas que pretendo decretar para melhor afirmar o seu elevado papel de principais mantenedores da ordem e das instituições.

“Um decreto convocará oportunamente o novo Congresso.

“Brasileiros!

“Eu, o vosso leal e constante amigo, ... a grandeza e a felicidade de nossa cara Pátria,

Manuel Deodoro da Fonseca
Presidente da República¹⁰

A resposta do Congresso, redigida por Campos Salles, foi imediata, porém destituída de qualquer efeito prático, pois

o documento não conseguiu ser veiculado, em virtude da censura imposta e das medidas policiais tomadas sob o manto do estado de sítio. Eis os seus principais trechos:

"O Congresso Nacional à Nação Brasileira — O ato pelo qual o Chefe de Estado acaba de dissolver o Congresso Nacional, convocado para constituir legalmente a Nação e repor a vida pública nos seus legítimos fundamentos, promulgando a Constituição da República e as leis orgânicas, que deviam dela emanar, é um atentando de tal ordem, que não encontra paralelo na história das crises violentas por que passaram outros povos.

"No meio da mais profunda paz interna e externa quando decretada a Constituição, os poderes públicos por ela organizados funcionavam regularmente, salvo as pequenas dificuldades inerentes a todo regime novo (...)

"Os motivos alegados no manifesto, com que o poder despótico de dirigir a Nação, além de ser um processo calunioso, repleto de inverdades contra os legisladores do País, reflete em si as preocupações individuais e acerbas de que se acha possuído o Chefe de Estado (...)

"A preocupação a que aludimos salienta-se no trecho dessa deplorável peça política, em que o Chefe de Estado, descendo do nível elevado em que os acontecimentos o colocaram, amargura-se pela liberdade que assumiram os representantes da Nação de não sufragarem unanimemente a sua candidatura ao lugar efetivo de Presidente da República (...)

"Bem longe de descobrir no procedimento do Congresso a mesquinha intenção de magoá-lo, fora o seu dever enxergar nesse escrúpulo dos representantes do povo o nobre recato de seus próprios atos, óbvios e elevados interesses.

"A série de atos que se seguiram à convocação do Congresso que acaba de ser dissolvido, contra a disposição constitucional que o declara absolutamente indissolúvel (artigo 17, parágrafo 2º e artigo 14 das disposições transitórias) está longe de justificar a ousada pretensão que se arroga o poder executivo de achar-se dentro das atribuições que lhe foram conferidas.

"Longe disso, o poder executivo, já depois de promulgada a Carta Constitucional, e em pre-

sença de efetivo trabalho legislativo, julgou-se no direito de legislar, afrontando e invadindo com o mais estranho desembaraço as faculdades conferidas exclusivamente a um outro poder.*

"(...) e, para não ir mais longe, legislou como a Nação inteira viu, sobre sociedades anônimas, levando o seu desembaraço de, contra prescrições da moral e do interesse público, criar direito novo, considerando lícito o que é declarado criminoso pelas leis vigentes (...)

"O trabalho de paz interna, para o qual sem dúvida teve concorrido poderosamente a força moral do Exército, teve por si, além da cordialidade extrema e da índole pacífica do povo brasileiro**, os conselhos e advertências patrióticas que inspirava a melindrosa situação em que se acha o País (...)

"É dever, porém, do Congresso, restabelecer perante o País a verdade dos fatos.

"Na direção dos trabalhos parlamentares jamais influiu no pensamento do Congresso a falsa arguição que lhe faz de pretender renovar costumes e processos incompatíveis com o regime presidencial.

"A constituição das mesas é negócio da economia interna das câmaras e ato de sua exclusiva competência.

"O incidente que o manifesto do Presidente da República pretende explorar em proveito da injusta arguição que fez ao Congresso sobre a última organização da mesa da Câmara não tem a expressão política que se lhe quer atribuir.

"Em todo o caso, seria irrisório perante o senso universal que se dê um golpe de Estado, que afeta, se não destrói pela base um regime inteiro, pelo fato de não ter entregue uma das casas do Congresso a direção de seus trabalhos a um indivíduo da confiança do Chefe da Nação (...)

"Os que compreendem o regime presidencial sabem que a independência do poder executivo não exclui a crítica e a fiscalização de seus atos pelo Congresso.

"A divergência essencial e intrínseca nos dois sistemas, sabe-o qualquer, está em que no regime parlamentar os ministros são comissários do Parlamento, ao passo que no regime presidencial são simples órgãos do Presidente.

"Isto, porém, não quer dizer que, neste último sistema, não assista às câmaras o direito de crítica e censura sobre os atos do Governo (...)

* Período entre a investidura do Presidente da República e o início dos trabalhos legislativos com a instalação do Congresso. O executivo legislou por decretos.

** Que em breve futuro mostrar-se-ia violenta.

“Os projetos ou atos a que o manifesto chama de casuísticos e para o fim de anular concessões feitas, eram medidas reparadoras do crédito público vulnerado contra a lei por atos do Governo (...)

“Estes contratos, sujeitos ao exame das câmaras, eram radicalmente nulos pela falta de poder e competência das autoridades que os fizeram (...)

“É dessa origem e não da crítica parlamentar que provém a falta de prestígio do Governo, a que o manifesto alude (...)

“O Presidente da República argüi o projeto de lei sobre os crimes de responsabilidade do Chefe de Estado de ter sido iniciado às pressas e de afogado, bem como de falso, quanto aos princípios da ciência criminal e odioso porque visava à pessoa do atual Chefe do Governo.

“Deixando de parte a apreciação da suposta ofensa a princípios de direito que o manifesto não diz quais sejam, convém chamar a atenção do País para a obrigação que ao Congresso incumba de elaborar aquela lei dentro da primeira sessão da futura legislatura, como expressamente determina o artigo 54 da Constituição (...)

“O caráter das leis é serem impessoais.

“É verdadeiramente espantosa a arguição que faz ao Congresso o manifesto do ditador, por ter procurado prover de remédio eficaz o “deficit” colossal que se encontra no orçamento do País.

“Sabe a Nação, e isto é elementar, que só há dois processos econômicos para restabelecer o equilíbrio das finanças públicas: o aumento da receita ou a redução da despesa.

“É caluniar os fatos pretender que o Congresso pudesse restabelecer o equilíbrio dos orçamentos no atual momento sem a redução das despesas públicas (...)

“Sejam quais forem os interesses que se ligam às relações internacionais, é verdade que país algum deixa de obedecer, antes de tudo, na manutenção dos cargos, à situação de suas rendas.

“O Congresso não se inspirou, como caluniosamente, diz o manifesto, na perseguição à Igreja.

“O argumento evidentemente visa indispor os atuais legisladores com o sentimento religioso da Nação: não o conseguirá.

“A parte do manifesto que se refere ao estado das finanças é verdadeiramente infeliz.

“Página arrancada dos debates interesseiros da Bolsa, este ponto reflete a si a reprodução de exigências inaceitáveis que foram excluídas pelo Congresso que o aplauso caloroso da melhor opinião no assunto (...)

“O Congresso não se despercebeu da corrente reatora que se forma em torno da República,

impulsionado precisamente pelos erros do governo; mas o remédio eficaz e pronto está no respeito às instituições, na guarda dos princípios e na observância da Constituição e das leis.

“Sem isso toda a política é artificial e falsa.

“O que o bom senso aconselha é que, antes de se recorrer às medidas extremas e aos golpes desatinados, os governos precavidos e sérios procurem nobilitar o regime que representam pela sincera aplicação da lei e por um severo regime de moralidade.

“São estas as largas brechas por onde penetram os inimigos das instituições republicanas.

“Entre os lamentáveis aleives ao Congresso, está pretendido obstáculo à repressão de qualquer movimento restaurador.

“É assombroso!

“O Governo tinha razão de saber, nós o confirmamos, que, na figurada hipótese, o Congresso inteiro estaria a seu lado.

“...a moção sobre o regresso imperial repeliada *in limine* e sem debate pela Câmara, atesta de modo eloqüente a sua justa sensibilidade e o seu zelo pelos destinos da República (...)

“Há um tópico no manifesto que o Congresso confrange-se em tomar em consideração, tal é a mesquinhez e a falsidade da arguição que lhe é feita e que jamais devia figurar em documento que, se é destinado a dissimular um ato de evidente tirania, não devera contudo comparecer aos olhos do mundo civilizado com um cunho relapso de um rebaixamento nacional.

“Essa acusação inepta, além de ser mais um desconhecimento do preceito constitucional, aliás interpretado e executado pelo próprio Governo, é uma falsidade contra a evidência dos fatos.

“A questão é simples e é esta: dando cumprimento ao preceito constitucional sobre o subsídio, o Congresso decretou a lei respectiva, mandando igualá-lo em observância da disposição expressa da lei.

“Não disse o Congresso se o nivelamento decretado era para mais ou para menos.

“Interpretando a disposição legislativa, o fato é este: o Governo igualou os vencimentos dos deputados aos dos senadores.

“Como, pois, se insurge contra seu próprio ato e pretende imputá-lo ao Congresso, que com certeza o não praticou?

“O fim da ditadura é manifesto: procura rebaixar aos olhos da Nação os sentimentos do Congresso, abater o nível moral de sua autoridade e por esse modo desprestigiá-lo perante o Povo (...)

“Qualquer que seja o abatimento em que se julgue ter caído o espírito desta Nação, é ilusório supor que ela haja esquecido para sempre os he-

róicos testemunhos de sua antiga virilidade.

"Nós, membros do Congresso Nacional, dirigimo-nos altivamente aos nossos concidadãos, a fim de (...)

"Nenhum povo conquista e mantém a liberdade sem grande sacrifício.

"É esta a lição da História.

"Rio de Janeiro, 4 de novembro de 1891.

"Prudente José Morais Barros, vice-presidente do Senado pelo Estado de São Paulo".¹¹ (E mais 113 assinaturas. Não constam os nomes de Rui Barbosa e Quintino Bocaiuva.)



No que concerne à retirada de nossa representação junto à Santa Sé, creio plausível a interpretação de que o Congresso alinhou o Vaticano mais por motivos filosóficos do que por medidas de economia, entre aquelas que deveriam ser temporariamente desativadas. Grande parte dos republicanos, entre eles Saldanha Marinho, Rui Barbosa, Campos Salles, os positivistas, os maçons eram anticlericais, numa cultura recebida do Império (vide a Questão Religiosa). A ser razoável essa explicação, ela daria conotação política à iniciativa do Congresso. E, certamente, não seriam as economias realizadas com a saída de nossos diplomatas da Santa Sé que salvariam as finanças brasileiras.

Quanto aos subsídios, o Congresso legislou no sentido de igualar os vencimentos de senadores e deputados. O Governo, ao elevar os proventos dos deputados ao nível dos senadores, em cumprimento da lei, não poderia agir de outro modo. Se o fizesse, determinaria a diminuição dos subsídios dos senadores, o que, se permitido por lei, certamente seria

tido como uma medida odiosa e desminatória. A armadilha fora bem elaborada.

No que tange à afirmação sobre o estágio adiantado do processo restaurador, havia seguramente um exagero no manifesto do Presidente da República. Esse artifício seria utilizado, também, por Floriano, em defesa dos interesses do seu governo. A verdade foi que a ação dos monarquistas prendia-se a artigos veiculados na imprensa e a epístolas trocadas por selo, porém pequeno, grupo de adeptos do regime disposto. Nada além disso.

A leitura dos dois documentos mostra com clareza o grau de acirramento de ânimos entre as partes. A luta política parecia ser um fim em si mesma. O Congresso encurralava o Governo e faltava a Deodoro tranqüilidade, paciência e tarimba política para o embate. O Barão de Lucena demorou a procurar a conciliação e o acordo, bem recebido pelos espíritos moderados. Mas, se havia Deodoro de um lado, encontrava-se no outro Prudente de Morais.

A lei sobre o crime de responsabilidades do Chefe de Estado, realmente, se verificarmos o ocorrido nas Constituições de 1945 e 1988*, foi rapidamente tramitada, pois tinha em mira atingir Deodoro. Ainda assim, não se constituía, em si, como razão para o fechamento do Congresso, pois, se for admitida até a probabilidade, o impedimento do Presidente permanecia no âmbito das hipóteses. Teria o Congresso, pelos insuficientes motivos que enfileirara, coragem para tal ato extremo? Afinal, Deodoro tinha os seus seguidores e o Exército não aceitaria ver

* A regulamentação da lei de responsabilidade na Constituição de 1945 só passou a ser prioridade para os congressistas quando houve o interesse no impedimento de Getúlio Vargas, após eleito pelo voto direto. No que se refere à Constituição de 1988, os acontecimentos são atuais, e por falta de regulamentação, houve necessidade de artifícios jurídicos no processo de impedimento do Presidente da República.

o homem da envergadura moral de Deodoro e do respeito por ele adquirido como chefe militar ser simplesmente destituído da Presidência da República. Ou desejavam os políticos, tão-somente, um instrumento legal para melhor controlar os ímpetos do Chefe do Governo? São apenas considerações, uma vez que o ocorrido faz parte da História.

Porém, a dissolução do Congresso foi um mal passo para o Governo, para Deodoro e para o futuro político do Brasil. Acresce que Deodoro pretendia em breve reabri-lo, com algumas modificações na legislação, que reforçassem a União em detrimento da Federação.

“Dissolvido o Congresso, cabia ao governo esboçar as idéias principais da reforma da Constituição. *A que Deodoro considerava capital era a da unidade da magistratura.* Ele costumava mostrar à margem do projeto confeccionado pelo governo provisório as observações que fizera pleiteando-a... a Câmara dos Deputados seria reduzida à metade dos seus membros, havendo como no Senado *igualdade de representação por Estado...* mas Deodoro, embora partidário da autonomia administrativa, tendia muito para fortificar a unidade política”.¹²

“Unidade de magistratura, igualdade de representação estadual, eram normas que sofriam oposição dos *defensores da Federação* e das bancadas majoritárias de Minas e de São Paulo, respectivamente. A atitude de Deodoro acabou por ligar a política paulista aos grupos civis e militares opositoristas, numa união que fora fatal ao Governo”.¹³

Historia Campos Salles, em *Da propaganda à Presidência*:

“Para impedir que os congressistas se reunissem em sessão e prosseguissem nos trabalhos legislativos, em desobediência ao decreto, o governo mandou postar

batalhões do Exército em frente aos edifícios do Senado e da Câmara. Estavam portanto, materialmente garantida a execução do ato de dissolução; mas, no próprio momento em que essas medidas eram postas em prática, os congressistas tratavam, em reunião secreta, de congregar elementos contra a ditadura. Uns retiravam-se para levar a agitação aos Estados e outros permaneciam na capital da República procurando aí a agremiação de forças, ao mesmo tempo que preparavam a ação diretora. Entre estes encontravam-se Floriano Peixoto, Wandenkolk, José Simeão e Custódio de Mello, os dois últimos inimigos irreconciliáveis de Deodoro”.¹⁴

É interessante notar que as personalidades destacadas por Campos Salles eram, todas elas, de chefes militares, muito mais militares que congressistas.

O episódio é analisado por José Maria dos Santos do seguinte modo:

“Eu sou carneiro de batalhão...” Aquela resposta (de Floriano) não podia significar senão que ele aceitava qualquer decisão do marechal Deodoro, fosse qual fosse, sem mesmo pretender sobre ela refletir... O Presidente da República acredita tão sólida e bem formada a sua posição que, fechando o Congresso, cuidou apenas de impedir a entrada dos congressistas nos edifícios da Câmara e do Senado, sem se preocupar de forma alguma com o que pudessem eles vir a fazer fora dali. A certeza da solidariedade de seus camaradas do Exército era-lhe o bastante. Entretanto, foi, precisamente, dos meios militares que a reação partiu... Os membros civis do Parlamento dissolvido fizeram acreditar que aquele perfeito desenvolvimento estratégico (a discordância do major Lauro Sodré, governador do Pará, a revolta iniciada no Sul pelo Capitão Chachá Pereira e o levante da

Esquadra sob as ordens de Custódio de Mello) fosse o espontâneo e poderoso reflexo de sua revolta de representantes do povo, violentamente esbulhados dos seus direitos... Mas, expulsos de suas sedes legais, privados do telégrafo pela censura, sujeitos ao nosso precário sistema de transportes daquele tempo e sem o menor apoio na opinião pública, como poderiam os congressistas haver levantado as tropas de um extremo a outro do país, em vinte dias apenas, quando sabemos que eles não só não dispunham do mínimo prestígio nos meios militares, como mesmo eram ali profundamente desconsiderados? Aquela ampla e bem combinada operação exigia, certamente, um preparo mais longo, dentro de certas condições técnicas e psicológicas, que inteiramente faleciam àqueles representantes da nação por mandato fictício".¹⁵

José Maria dos Santos está correto quanto à presunção de coordenação e liderança dos congressistas imaginado por Campos Salles, talvez com o objetivo de passar à posteridade, atitude mais varonil dos políticos de então. Contudo, beira as fronteiras do romance, ao fantasiar o planejamento e o entendimento mantidos entre aqueles que se opuseram ao golpe de estado.

José Maria Bello trata o episódio da seguinte maneira: "A maior parte dos congressistas retirara-se para seus estados, mais ou menos resignada. Pequena minoria, entretanto, e nela os deputados paulistas, mais ativa e mais audaz, intensifica a conspiração, contando com a cumplicidade de Floriano Peixoto e as simpatias da Marinha de Guerra (...) As classes apolíticas do Brasil recebiam a dissolução do Congresso com a habitual displicência. Deodoro teria repetido atitudes do Imperador, ao tempo do seu exclusivo poder pessoal... No mundo político,

no entanto, foi grande a efervescência. Os governadores dos Estados aplaudiram-na com entusiasmo, mais ou menos ruidosos. Somente o do Pará, o jovem militar Lauro Sodré, tido como dileto discípulo de Benjamin Constant, corajosamente se lhe opunha. Não faltaram também os que tivessem nítida visão do futuro: o Brasil iniciava mutilando a Constituição promulgada havia menos de um ano, longa fase revolucionária em que poderia periclitar a sorte da própria República".¹⁶

A altivez dos congressistas em face do golpe não existiu. É mais um mito que parlamentares de hoje tentam criar. Poder-se-ia até mesmo entender a atitude de senadores e deputados, possuidores da cultura política do Império, época em que a dissolução da Câmara (o Senado era vitalício) chegava próximo a uma rotina.



O golpe parecia assegurado, afinal Américo Brasiliense, presidente de São Paulo, onde procurava criar sua própria liderança, e Júlio de Castilhos, republicano *histórico*, positivista, presidente do Rio Grande do Sul, permaneceram solidários com o Presidente Deodoro.

A situação pode ainda ser avaliada na troca de correspondência entre Campos Salles, de um lado, e José Simeão e Floriano Peixoto, de outro. Este, ao responder carta do senador paulista de modo pouco entusiasta e prometendo quase nada, diz: "Sabem todos aqui que se tem lutado com as maiores dificuldades; no entanto, não há razão para desanimar. O que se torna imprescindível é reunir elementos tais que ofereçam probabilidades de bom êxito. Esses elementos progredem, mas não se pode determinar o dia

certo para ser iniciado o movimento. Asseguraram que o pessoal da Central se declara em greve geral por estes dias... Na Esquadra dizem os *homens* que as dificuldades são maiores, e o trabalho já feito foi inutilizado por uma denúncia; no entanto, continuam em campo... Em resumo, tudo está em atividade, mas com a cautela precisa para alcançar o objetivo, sendo, porém, impossível designar o dia, como acima ficou dito... Cientes do que há, do que por aqui se passa, estarão habilitados para resolverem do melhor modo e assim concorrerem para a consolidação desta República."17(...) "O General Simeão manda dizer aos paulistas que devem fazer um esforço supremo no sentido de precipitar em São Paulo o movimento armado contra Deodoro. Mas bem diverso é o conselho de Floriano Peixoto. Para este, seria sacrifício inútil expor populares a serem massacrados pelas tropas de linha, bem armadas e disciplinadas. Ante os boatos alarmantes, que circulavam em São Paulo, o Presidente do Estado, Américo Brasiliense, requisitara força federal e Deodoro prontamente

lhe enviara o 24.º de Infantaria, além do Cruzador *Trajano*, que fora patrulhar o Porto de Santos, ameaçado de paralisação por meio de uma greve".18 As palavras de Floriano aos paulistas poderiam, também, ser interpretadas como um aviso para não haver precipitações, ou mesmo um desejo para que o movimento permanecesse no âmbito militar. Os acontecimentos vieram mostrar que, em realidade, a posição do vice-presidente, talvez por conhecer a distribuição de forças dentro do Exército, era de bastante prudência.

"Aparentemente, Deodoro vencera a cartada. Parecia que o golpe de Estado entrara para o rol dos fatos consumados, das coisas irremediáveis... Mas era só aparência."19

"No Rio de Janeiro, a conspiração seguia quase às claras, mas com pouco crédito de Deodoro, que confiava na lealdade e no apoio do Exército, não acreditava no que chamava *fanfarronadas* de José Simeão, nem aceitava graves denúncias de que seu ministro da Guerra estava conluído com Floriano."20 (CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

BIBLIOGRAFIA

1. VILLEROY, A. Ximeno. *Benjamin Constant e a política republicana*. Rio de Janeiro, 1928. Citado por Emília Viotti da Costa in *Da monarquia à república*. Editora Brasiliense, 5ª ed. São Paulo, 283.
2. JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. *Os subversivos da república*. Editora Brasiliense, São Paulo, 1986, p. 48.
3. QUEIROZ, Suely Roble Reis de. *Os radicais da república*. Editora Brasiliense, São Paulo, 1986, p. 186, citando June E. Palmer in *Relações entre civis e militares no Brasil*.
4. BELLO, José Maria. *A história da república*. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1964, 5ª ed. p. 156.
5. DAVIS, Harold E. *History of Latin America*. The Ronald Press Company, New York, 1968, p. 533.
6. SOUZA, Maria do Carmo Campelo de. *O processo político-partidário na Primeira República*. Coleção Brasil em Perspectiva. Difusão Européia do Livro. Organização e introdução de Carlos Guilherme Mota. 3ª ed., São Paulo, 1971, p. 172.
7. SODRÉ, Nelson Werneck. *A história militar do Brasil*. Editora Civilização Brasileira, 3ª ed. Rio de Janeiro, 1979, p. 161.
8. SOUZA, Maria do Carmo Campelo de. Op. cit. p. 173.
9. MAGALHÃES, Jr., R. *Deodoro, a espada contra o império*. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, p. 360.
10. *Ibidem*, p. 335.
11. *Ibidem*, p. 349.
12. SOUZA, Maria do Carmo Campelo de. Op. cit. p. 174.
13. *Ibidem*.
14. MAGALHÃES Jr., R. Op. cit. p. 360.
15. SANTOS, José Maria dos. *A política geral do Brasil*. J. Magalhães, São Paulo, 1930, p. 255-256.
16. BELLO, José Maria. Op. cit. p. 96.
17. SANTOS, José Maria. Op. cit. p. 256.
18. MAGALHÃES Jr., R. Op. cit. p. 363.
19. *Ibidem*.
20. MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta da Armada*. Lauda 20 (no prelo e gentilmente cedidos os originais para nossa consulta. Em vias de ser lançado, é leitura obrigatória para os que se interessem pela história Pátria, mormente para a oficialidade da Marinha, pelos ensinamentos que contém, a isenção com que foi escrito e a pesquisa realizada).

A RIQUEZA DO BRASIL
DEPENDE DO MAR



TUDO PELA PÁTRIA

LIDDELL HART OU CLAUSEWITZ?*

A contribuição de Liddell Hart ao pensamento estratégico moderno não pode ser ignorada. Possivelmente, o famoso teórico militar inglês exerce, neste século, o papel que coube, no século passado, a Jomini: o de divulgador de conceitos ligados à arte da guerra. Em particular, Liddell Hart criou e promoveu o conceito da estratégia de aproximação indireta. Ao fazê-lo, condenou, de forma veemente, o pensamento político-militar de Clausewitz. Deve-se reconhecer, em primeiro lugar, que as páginas escritas por Liddell Hart são de leitura bem mais amena do que as escritas por Clausewitz. Bem mais assimiláveis também são vários de seus conceitos.

* Artigo baseado em palestra proferida pelo Autor na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, em 1989.

JOÃO GONÇALVES CAMINHA
Vice-Almirante (RRm)

Torna-se, assim, conveniente um confronto entre as idéias dos dois teóricos da arte da guerra, com o propósito de se chegar a um juízo relativo quanto à validade do que divulgaram.

Segundo Liddell Hart, seu primeiro ensaio sobre a ação indireta foi publicado em 1929. No correr do estudo de uma longa série de campanhas, na busca de luzes sobre a estratégia, sentira a superioridade da ação indireta sobre a ação direta. Com mais reflexão, chegara à conclusão de que a ação indireta tinha uma aplicação muito mais ampla. Que era mesmo a norma de vida em todos os setores, em suma, uma verdade filosófica. A compreensão de seu significado

seria, assim, a chave para a abordagem de um contexto de conflito de vontade e de interesses. A idéia da ação indireta estaria intimamente ligada a todos os problemas de influência da mente sobre a mente, o fator mais importante da história da humanidade. A ação indireta seria, portanto, fundamental, tanto no campo da política como do sexo.

No entender de Liddell Hart, através dos tempos, só foram obtidos resultados objetivos nas guerras, com raras exceções, quando as operações foram realizadas de maneira tão indireta que o adversário ficou sem condições de enfrentá-las. A ação indireta refere-se, usualmente, ao campo físico, porém, em todos os casos, do psicológico à estratégia, a linha reta nem sempre é o caminho mais curto entre dois pontos, a ação direta contra um objetivo mental ou físico, realizado a linha de ação esperada, é fadada a produzir resultados negativos. Daí porque, para Liddell Hart, movimentar-se de acordo com o que está previsto pelo adversário é permitir-lhe o equilíbrio de que necessita para aumentar sua capacidade de resistência. Segue-se que, na maioria das campanhas, o desequilíbrio psicofísico do adversário é a ação vital para derrotá-lo.

O desequilíbrio, quase sempre, resulta de uma ação estratégica indireta, intencional ou fortuita, que pode assumir diversas formas. A estratégia da ação indireta engloba a manobra sobre a retaguarda, mas é muito mais ampla do que ela.

A tese da ação indireta teve a sua divulgação consagrada no livro. *Strategy: the indirect approach*, traduzido para o português sob o título de *As grandes guerras da História*. O livro consta de quatro partes. Na primeira delas, Liddell Hart faz uma revisão dos 25 séculos de história militar, selecionando conflitos

e campanhas para delas tirar conclusões. Na segunda e terceira partes, analisa as estratégicas das duas guerras mundiais deste século, à luz das conclusões tiradas na primeira parte. Na última parte, analisa a estratégia e a grande estratégia (estratégia nacional).

No que diz respeito à história antiga, merecem destaque de Liddell Hart a segunda Guerra Púnica, graças às ações de Aníbal contra Roma, através da Espanha, e as respostas romanas às ameaças cartaginesas.

Quanto às guerras do século passado, dá alguma atenção às campanhas de Napoleão no Norte da Itália (seis páginas) e bastante atenção às campanhas de Wellington na Península Ibérica (11 páginas). O que fez Napoleão, desde a desastrosa campanha na Rússia, em 1812, até sua derrota definitiva em Waterloo, merece cinco páginas. A Guerra Civil norte-americana é tratada em 11 páginas, das quais cinco destinadas à campanha do General Sherman em 1864. As vitórias prussianas contra a Áustria, em 1866, e contra a França, em 1870, são tratadas em conjunto em três páginas.

A análise histórica, cobrindo 12 guerras que afetaram, decisivamente, o curso da história européia nos tempos antigos, e as 18 guerras principais da História Moderna até 1914, contando as guerras napoleônicas como uma só, englobam, na contagem de Liddell Hart, mais de 280 campanhas. Segundo ele, apenas em seis delas um resultado decisivo foi obtido, com ações estratégicas realizadas diretamente contra as forças principais do inimigo: Issus, Gaumela, Friedland, Wagram, Sadowa e Sedan.

Em contrapartida, sempre na opinião de Liddell Hart, o estado revelou um grande número de campanhas, nas quais o caráter indireto da ação é tão mani-

festos quanto o aspecto decisivo do resultado. Estariam neste, entre outros, citando apenas as referentes ao século XIX, a campanha de Ulm e Austerlitz (1805), a de Grant, em Vicksburg (1863), e a de Sherman, em Atlanta (1864). Isto posto, dá o seu veredicto.

O grande número de campanhas, em que a ação indireta determinou resultados decisivos em relação aos poucos obtidos com a ação direta, leva à conclusão de que a primeira delas é a forma mais promissora e econômica da ação a ser utilizada na estratégia. A ação indireta mais eficiente é aquela que atrai ou induz o adversário a um movimento falso, de modo que, como no jiu-jitsu, o seu próprio esforço seja transformado em alavanca, que determinará sua queda.

Seja qual for a forma ou o efeito procurado, é o deslocamento mental e do dispositivo do adversário que se procura, sendo este o verdadeiro objetivo da ação indireta.

Outra conclusão desse estudo, se não dedutiva, pelo menos sugestiva, é que, numa operação realizada contra coligações, é muito mais proveitoso agir-se, inicialmente, contra o adversário mais fraco do que tentar derrotar o mais forte, na crença de que sua derrota importará no colapso dos demais. Para Liddell Hart tais conclusões podem ser sintetizadas em duas máximas muito simples:

— Nenhum general encontra justificativa para lançar suas tropas numa ação direta contra o inimigo, que ocupa uma posição organizada.

— Em lugar de querer perturbar o equilíbrio do inimigo com um ataque, deve-se procurar perturbá-lo antes da ação ofensiva, para que esta tenha possibilidade de êxito.

Finalizando a sua avaliação de 25 séculos de história militar, o pensador

militar inglês, parodiando um famoso dito de Lenin, afirma: "A estratégia mais eficiente a ser estabelecida para qualquer campanha é aquela em que se procura retardar a batalha; e a mais proveitosa das táticas, aquela em que se retarda o ataque até que o desequilíbrio moral do inimigo torna praticável o lançamento do golpe decisivo".

Uma vez identificada a estratégia de aproximação indireta como a mola da vitória, Liddell Hart faz, a seguir, a análise das duas Guerras Mundiais. Em relação a Primeira Guerra Mundial, viu no famoso Plano Schlieffen, o plano inicial do Estado-Maior do Exército alemão, uma ação indireta, cuja verdadeira sutileza não estava no amplo rodeio geográfico do grosso das forças germânicas pela Bélgica e pelo Norte da França, mas na distribuição das forças e na missão por elas recebidas.

A campanha de Tanenberg, durante a qual o General Hindenburg, tendo como chefe do Estado-Maior Ludendorff, destruiu os exércitos russos que haviam invadido a Prússia Oriental, nos primeiros dias da guerra, constitui, para Liddell Hart, um exemplo quase perfeito da utilização das linhas interiores na ação indireta, embora a oportunidade para a adoção de tal estratégia não tenha sido criada pelos alemães, mas sim pelos erros dos russos.

No que diz respeito à Primeira Guerra Mundial, um dos exemplos de ação indireta mais significativos teria sido a campanha dos Dardanelos, em 1915, ou seja, a tentativa aliada de tirar a Turquia da guerra, através da captura de Constantinopla, abrindo, ao mesmo tempo, a rota marítima para a Rússia, via Mar de Mármora e o Mar Negro. Como se sabe, essa campanha terminou com a retirada dos aliados. No entender de Liddell

Hart, o erro nessa campanha não foi de concepção, mas de execução.

Quanto à guerra no mar, Liddell Hart viu tanto a campanha submarina alemã como o bloqueio naval, imposto aos impérios centrais, como ações indiretas da grande estratégia. Considerou o bloqueio naval como a causa mais importante da derrota da Alemanha em 1918, mas não entrou em detalhes a respeito.

Concluiu sua análise da Primeira Guerra Mundial com a afirmativa de que o verdadeiro objetivo da guerra é o cérebro dos governantes inimigos e não seu corpo constituído por suas tropas, e com a afirmativa de que a balança entre a vitória e a derrota inclina-se mais diante das impressões mentais do que dos golpes físicos de efeito indireto. O choque de ser surpreendido e a sensação de impotência para responder aos movimentos estratégicos inimigos é que abalaram os nervos de Ludendorff, muito mais do que os prisioneiros feitos ou a perda dos canhões ou territórios. Estranhamente, Liddell Hart, que menciona o bloqueio marítimo como a causa principal da derrota da Alemanha em 1918, não menciona as rebeliões de um povo esfomeado como tendo sido capaz de agir nos nervos de Ludendorff.

O estudo que Liddell Hart faz da Segunda Guerra Mundial começa com uma acerba crítica ao pensamento militar de Ludendorff e de Clausewitz, os quais, no seu entender, nada mais viam além da busca da vitória no campo de batalha, independentemente dos custos em vidas, esquecidos que a situação de paz, subsequente à guerra, é que, verdadeiramente interessa.

Dentro dessa ordem de idéias, faz o elogio da estratégia indireta, inicialmente adotada por Hitler, através da qual, entre 1935 e 1939, conquistou seus obje-

tivos políticos, sem recorrer ao emprego violento do poder militar. São palavras de Liddell Hart: "Seja por instinto ou por reflexão, Hitler adquiriu aguda compreensão dessas verdades estratégicas, que raros soldados têm reconhecido, ou seja, que o verdadeiro propósito da estratégia é diminuir a capacidade de resistência do adversário."

Sua análise das operações da Segunda Guerra Mundial levou-o a ver a campanha da Polônia, em 1939, baseada numa nítida ação indireta, que encontrou nas divisões blindadas germânicas o seu grande instrumento. Quanto à campanha triunfante que os alemães realizaram no Oeste, nove meses depois, eliminando a França do conflito, no seu entender, embora tendo sido uma ação direta na sua forma física, foi, psicologicamente, uma ação indireta bem caracterizada. Isso porque inspirou-se na idéia de perturbar o equilíbrio do adversário, graças à inesperada direção do golpe lançado em profundidade pelas divisões blindadas, ao longo da linha de menor resistência. Seguindo sempre a mesma linha de argumentação, Liddell Hart viu os principais triunfos alemães na campanha da Rússia, em 1941, como fruto das ações indiretas, da mesma forma que a espetacular campanha japonesa, que levou a captura da Cingapura em 1942. Merecem sua particular atenção as operações ocorridas no Norte da África. Poucas referências fez à guerra naval no Pacífico. Algumas linhas classificam a ofensiva aérea aliada contra a Alemanha como uma ação indireta. Escassas, também, são as referências ao bloqueio marítimo imposto à Alemanha, idêntico ao da Primeira Guerra, embora com menores conseqüências, e à campanha submarina germânica. Evidentemente, tais ações poderiam ser consideradas como

indiretas, dentro dos critérios flexíveis e abrangentes de Liddell Hart.

Completada sua análise das duas guerras mundiais, Liddell Hart apresenta o que chamou de essência concentrada da estratégia e da tática, nas suas palavras uma tentativa de epitomar algumas verdades universais e tão fundamentais, a ponto de serem consideradas axiomáticas. Seriam guias práticos mais aptos do que os abstratos princípios de guerra, na tarefa de guiarem os guerreiros na sua formulação de planos. Esses axiomas, que começam com o ajuste de seu fim aos meios, são em número de seis positivos e dois negativos.

Há boas razões de neles ver o clímax do pensamento militar de Liddell Hart. Nessa parte de sua tese, ele volta a lançar o seu libelo contra a influência de Clausewitz nos meios militares e políticos de grande parte do mundo.

Segundo ele, Clausewitz não trouxe para a tática ou para a estratégia nenhuma idéia nova ou notavelmente progressista. Teria sido, na sua opinião, mais um pensador codificador do que criador ou dinâmico. Embora reconhecendo que o famoso pensador militar prussiano contribuiu para a teoria da guerra, ao dar ênfase aos fatores psicológicos, empresta-lhe uma visão estreita e distorcida no trato das grandes questões estratégicas. E, então, aponta Clausewitz como o incentivador de uma escola de pensamento militar brutal, responsável pelos desacertos e pela sangueira das duas guerras mundiais. Desenvolve seu raciocínio destacando trechos da principal obra de Clausewitz, *Da guerra*, entre os quais: "Temos apenas um único objetivo na guerra: a batalha"; "A solução sangrenta da crise, o esforço para a destruição das forças inimigas, tudo isto é o filho primogênito da guerra"; "So-

mente grandes batalhas generalizadas podem produzir grandes resultados"; "Não demos ouvidos aos generais que conquistam sem grande derramamento de sangue"; "Filantropos podem facilmente imaginar que existe um método engenhoso de desarmar e vencer o inimigo sem grande derramamento de sangue e que essa é a tendência adequada da arte da guerra". Segundo Liddell Hart, o livro de Clausewitz teria impressionado a mente dos generais prussianos metade do século passado, particularmente a do General Moltke, o Velho. Depois, de forma mais ampla, a dos militares de grande parte do mundo, graças às vitórias alcançadas pelos exércitos germânicos nas guerras de 1866 e de 1870. Decorreu daí, no entender de Liddell Hart, que, durante mais de um século, o primeiro cânone da doutrina militar da maioria dos países europeus foi a destruição da principal força inimiga no campo de batalha. O cânone, uma vez aceito e impresso em manuais militares, teria guiado o ensino nas escolas de comando e estado-maior. Cabem, aqui, algumas considerações acerca de tais afirmativas do famoso estudioso inglês.

Em benefício do bom entendimento das idéias de Clausewitz, seria conveniente que Liddell Hart não se limitasse a cotar os trechos de *Da guerra*, que dão realce à primazia dos atos de violência nas situações de confronto entre os estados. Poderia ter cotado também, por exemplo, o trecho em que Clausewitz lembra não ser a grande batalha o único instrumento nas campanhas ou nas guerras, ou o trecho em que afirma haver muitas maneiras de alcançar o objetivo na guerra, não sendo a subjugação completa do inimigo essencial em todos os casos.

Poderia mencionar, também, que Clausewitz, reportando-se às experiên-

cias napoleônicas na Espanha e na Rússia, reconheceu haver casos em que a destruição do principal componente militar do inimigo no campo de batalha não tinha levado à consecução do objetivo político da guerra. Na verdade, Clausewitz dedicou alguma atenção a esse aspecto no capítulo XVII de sua obra *Da guerra*, intitulado "Do caráter da guerra moderna". Escreveu isso por volta de 1830, quando não havia o que hoje se chama de guerra revolucionária, e quando a Europa assimilava as experiências das guerras do final do século XVIII e começo do século XIX. Na época, efetivamente, as estratégias militares desenvolviam-se tendo como foco das ações defensivas e ofensivas as capitais e os exércitos, normalmente posicionados no eixo geográfico, ligando os centros políticos dos países em conflito. De fato, neste século, os cenários políticos do mundo são bem mais diversificados do que aqueles contemplados por Clausewitz, e também o instrumental disponível de que se valem os centros de decisão políticos autônomos para exercer pressão na defesa de seus objetivos, um instrumental bem mais complexo do que os existentes nos anos napoleônicos. Nada disso, porém, invalida as conclusões básicas a que chegou o oficial prussiano. Pelo que se entende, a estratégia indireta caracteriza-se pela busca de um choque decisivo na vontade do inimigo, o que não requer, necessariamente, ação brutal e direta sobre o seu componente militar.

Mas teria alguma validade prática, por exemplo, uma estratégia elaborada na França, por volta de 1809, que não desse prioridade à derrota dos exércitos austríacos ou prussianos? Seria possível, em 1914, alguém, na Alemanha do Kaiser, formular uma estratégia consistente, sem considerar, em primeiro lugar,

a derrota do Exército francês? Poderia alguém pretender acabar com a Alemanha nazista, sem antes derrotar o Exército alemão? Aceitar, pois, nos dias de hoje, a existência de objetivos políticos dentro de situações de antagonismo, aptos a serem alcançados, sem ser através da destruição, no campo de batalha, do principal componente militar do inimigo, não deve ser visto como uma condenação de uma percepção estratégica, que, na prática, moldou grande parte da evolução política do mundo civilizado. Tanto não está esta percepção ultrapassada, que dela se valeu a estratégia da Grã-Bretanha durante o conflito das Malvinas. No caso, a adoção por parte do Governo britânico de uma estratégia de caráter indireto levaria, fatalmente, a ações desencadeadas longe das ilhas militarmente ocupadas pela Argentina. E seria politicamente aceitável, por exemplo, o bloqueio do Rio da Prata ou a ameaça de bombardeio aéreo a Buenos Aires? Isso faz ver que Liddell Hart negligenciou a dificuldade de ajustar, dentro de uma estratégia de caráter indireto, os objetivos estratégicos ao objetivo político. Negligenciou o fato de a estratégia indireta conter o risco da escalada desenfreada, quando o objetivo político é amplo para os dois lados antagônicos. Em última instância, o alvo da estratégia direta ou indireta é o cérebro do inimigo, e nenhum dirigente ou coletividade se deixa conquistar, psicologicamente, sem passar por crescentes sensações de insegurança, impotência, medo, pânico ou terror. As sensações de insegurança e impotência advêm, normalmente, da inferiorização no campo militar. As de pânico e terror estão ligadas às possibilidades de ações contra alvos não militares. Dentro desse entendimento, nenhuma concepção estratégica é

mais indireta, na sua essência, do que a da dissuasão, fundamentada no sentir generalizado do terror. Segue-se que a estratégia direta, entendida como sendo a que procura a derrota do inimigo no campo miitar, tende a ser utilizada nas guerras limitadas. Mais complexo é o caso do emprego da estratégia indireta, entendida como a que confere preferência a ações objetivas de caráter não militar. Suscitam, antes de mais nada, a adoção da estratégia indireta, a flagrante inferioridade militar ou a existência de objetivos políticos, capazes de desencadear uma guerra total. Daí ser a estratégia indireta cogitada tanto pelos que dirigem o IRA ou o Movimento para Libertação da Palestina, como pelos governantes dos EUA e da URSS.

Mas há ainda considerações de outra ordem, que mostram não ser a adoção da estratégia indireta uma mera questão de competência do estrategista ou de convicção pessoal, como deu a entender Liddell Hart nos seus escritos. O processo estratégico é, eminentemente, dinâmico. É da essência do processo e alteração de objetivos estratégicos e de métodos de emprego do poder, de forma a provocar a evolução da situação na direção da consecução do objetivo político. Proceder de modo contrário seria algo parecido como um jogador de xadrez buscar o xeque-mate, apelando para uma seqüência predeterminada de seus lances, sem levar em conta os lances de seu adversário, sem avaliar as oscilações globais de poderes, conferidos pelo conjunto das pedras existentes no tabuleiro, sem comparar as possibilidades originadas dentro de cada quadrado com o evoluir do jogo. Assim é que, no pós-guerra, a imensa maioria dos conflitos nascidos na esteira dos movimentos anticoloniais foi conduzida, inicialmente, por estra-

tégias de cunho indireto, para depois o ser por estratégias de natureza direta, à medida que a relatividade dos poderes se alterou favoravelmente. Assim foi, por exemplo, na antiga Indochina Francesa ou na Argélia, repetindo o que acontecera antes na China. Também assim o foi no Vietnã, onde a guerra terminou com o colapso do Exército do Vietnã do Sul e a entrada do Exército regular inimigo em Saigon. Seria, porém, um erro admitir que a passagem de uma estratégia indireta para uma direta é algo novo na História. Bastaria recapitular-se a evolução da guerra peninsular, para se constatar que Wellington, entre 1808 e 1814, passou de uma estratégia em que preponderavam objetivos indiretos, para uma de busca da batalha decisiva, quando os exércitos franceses deram mostras de exaustão. Liddell Hart, na sua interpretação da Guerra Peninsular, exalta a estratégia indireta de Wellington, sem dar realce ao fato de os maiores triunfos do general inglês terem sido alcançados no final da campanha, numa fase, nitidamente, ofensiva, já de verdadeira perseguição ao exército inimigo, terminada na França.

O General Beaufre, no seu livro *Introdução à estratégia*, diz que a aproximação indireta é uma necessidade para o lado que não se sente suficientemente poderoso para derrotar o inimigo em terreno da escolha deste. A seu ver, o aspecto essencial da estratégia indireta é a busca de resultados, através de outros métodos que não a vitória militar.

Reconhece que, conforme a relatividade dos poderes que se confrontam, a importância dos objetivos pretendidos e a liberdade de ação disponível, pode ser mais conveniente a adoção ou de uma estratégia de caráter direto ou de uma estratégia de caráter indireto.

Beaufre resume sua apreciação da tese da aproximação indireta vendo-a como a recomendação para não pegar o *touro pelos chifres*. Contudo, não são suas idéias ou sua interpretação da aproximação indireta que estão em pauta. Para Liddell Hart, nas suas próprias palavras, a estratégia da ação indireta é a ideal, aquela capaz de produzir a decisão, sem a necessidade de grandes combates. Aquela que tem no instrumento militar apenas um dos seus instrumentos. A estratégia da ação indireta seria a mais efetiva e a mais racional, tanto no plano de aplicação do poder em alto nível político, como no plano puramente militar operativo. Nesse plano mais baixo, puramente militar, a batalha deveria ser vista apenas como um dos meios para atingir o objetivo. Mas não, necessariamente, o meio mais importante ou mais decisivo. Observou Liddell Hart, que, no plano mais alto, a vitória, no seu sentido verdadeiro, implica a criação de uma perspectiva melhor para a nação vencedora, depois da guerra. Contudo, nem sempre tem sido assim, nem sempre a vitória, no campo militar, tem correspondido à conquista do propósito da política originadora da guerra. Com frequência, uma vez a guerra deflagrada, a política passou a ser governada pela meta militar, numa inversão catastrófica. Uma vez que o objetivo da guerra é conseguir uma paz melhor, segundo o nosso ponto de vista, o estado que se desgasta até a exaustão está promovendo a falência de sua própria política e de seu futuro.

Aqui, Liddell Hart, sem o dizer, endossa os afirmativos de Clausewitz de ser o político a mera continuação da política por outros meios, e de não ser a guerra um ato de paixão cega, mas sim um ato dominado pelo objetivo político;

o objetivo político determinado à medida dos sacrifícios a serem feitos. Mas, como observou Raymond Aron, Liddell Hart não faz nenhuma concessão, de qualquer espécie, a Clausewitz. Leva a sua aversão ao ponto de não lhe tomar emprestado nem mesmo as idéias que lhe agradaram.

Essa aversão surge de forma mais patente quando afirma que o famoso teórico da guerra ajudou a preparar, durante quase 100 anos, cabos, mas não generais, ou ainda quando o aponta como o responsável pela derrota do exército alemão na Batalha do Marne, travada 82 anos depois de sua morte.

Segundo Raymond Aron, Liddell Hart, ao analisar os escritos de Clausewitz, não tomou o cuidado de desembaraçar o laço entre o que houve e o que reprova.

No fundo, deve-se reconhecer que, filosoficamente, Liddell Hart e Clausewitz pertencem a escolas de pensamento irreconciliáveis. Liddell Hart admite a existência de uma chave capaz de abrir, suavemente, o cofre da vitória. Clausewitz nega a existência de tal chave. Vê o cofre da vitória fechado por uma pesada porta, dotada de segredo; segredo esse que é, continuamente, mudado pelo inimigo, daí porque muitas vezes só é aberto ao fogo de maçaricos e golpes de marreta.

Deve-se reconhecer, também, que Liddell Hart encarna, neste século, aquilo que Clausewitz mais abominou no século passado; o teórico, que alheio às reações da inteligência, vontades e poderes antagonizados, se autoproclama descobridor da fórmula da vitória. Ora, para muitos, a maior contribuição de Clausewitz ao pensamento militar foi justamente ter mostrado, de maneira convincente, que não existe nenhum esquema tático ou sistema estratégico atra-

vés do qual a vitória possa ser alcançada. Ao longo de sua vida, ele se bateu tanto contra os pseudo-racionalistas, que pretenderam reconduzir a estratégia, em teoria e, na prática, a um exercício estritamente racional, como contra os que menosprezavam os oficiais absorvidos nos livros, na procura de entendimento sobre o fenômeno da guerra. Criticou, infatigavelmente, desde a juventude até morrer, os teóricos que alimentam a ambição ilusória e funesta de condenar a arte da guerra, recorrendo à avaliação de dados materiais e em algumas formas geométricas, ligados entre si por umas tantas regras.

Seguidamente, enfatizou que a guerra não era uma atividade da vontade exercida contra matéria inanimada. Ela era exercida sobre uma matéria viva, que reagia inteligentemente; daí a concepção de lei não poder ser usada na teoria da conduta da guerra. Nessa ordem de idéias, alertou quanto aos perigos de se ver a chave das vitórias de Frederico, o Grande, na adoção da chamada *ordem oblíqua*, ou o sucesso dos exércitos franceses do tempo da Revolução, à adoção das longas linhas de batalha propícias aos movimentos de envolvimento, ou os triunfos de Napoleão às concentrações e ataques em massas.

Viu nos teóricos partidários do ensino positivo quatro erros básicos: a consideração exclusiva e unilateral de uma variável, dentre os inúmeros dados de um problema complexo; a não consideração das forças morais com todas as suas conseqüências; a ilusão da cientificidade pela medição de grandeza, que escapam à quantificação e, acima de tudo, o esquecimento da reciprocidade das ações. Para Clausewitz, de nada valiam métodos que transformavam o planejamento militar numa espécie de procura

de planos retirados de uma máquina montada com peças de verdades sobre a guerra. Para ele, enquanto não surgir uma teoria condensada de um livro iluminado pela verdade de Deus, como a Bíblia, nenhum método para a ação pode ser automaticamente aceito além de certos limites e níveis.

Analisando, pois, a contribuição de Liddell Hart, numa perspectiva clausewitziana, os pecados do teórico inglês são numerosos e variados, ao longo do desenvolvimento de sua tese da supremacia da estratégia da aproximação indireta. Não deixam dúvidas a respeito dos capítulos "IV — Metodicismo", "V — Criticismo", e "VI — Dos exemplos da obra da guerra".

Fosse Clausewitz vivo em meados deste século, ele, provavelmente, veria Liddell Hart com os mesmos olhos que Tolstoi viu, no seu livro *Guerra e Paz*, o oficial de estado-maior que, na véspera da Batalha de Austerlitz, pontificou para os imperadores e generais, austríacos e russos, sobre a fórmula infalível para derrotar Napoleão no dia seguinte, independentemente do que esse viesse a decidir e os soldados franceses a fazer durante a ação bélica.

Isso porque, para Clausewitz, no planejamento militar, o pecado no qual mais freqüentemente se tropeça é a capenga e totalmente inadmissível aplicação de sistemas unilaterais de um formal código de leis.

O General Moltke, para Liddell Hart um dos mais fiéis discípulos de Clausewitz, teve a franqueza de afirmar, do altar de sua experiência e depois de conduzir várias guerras vitoriosas, que nenhum planejamento estratégico costuma ir muito além da primeira batalha. Viu a estratégia como uma sucessão de decisões articuladas entre si, orientadas por

um propósito comum, que se decompõe em múltiplos objetivos menores, escolhidos *ad hoc*, perante realidades surgidas da presença de uma enorme quantidade de fatores variáveis ao longo do tempo, a maioria inquantificáveis e muitos deles submetidos a mutações por força de uma inteligência inimiga. Para ele, o segredo da arte da estratégia estava, justamente, na reajustagem oportuna às realidades suscitadas pela dinâmica do choque de poderes e de vontades antagônicas. Mas, para Liddell Hart, as esmagadoras vitórias da Prússia sobre a Áustria, em 1866, e sobre a França, em 1870, resultaram muito mais da superioridade técnica dos fuzis e canhões germânicos do que das estratégias desenvolvidas sob a batuta de Moltke.

Essas, nas suas palavras, foram estratégias que revelaram pouca arte, pouca sutileza e pouca astúcia. Dentro dessa percepção, condenou, enfaticamente, a estratégia desenvolvida pelo Japão contra a Rússia na Guerra de 1904-05. Segundo ele, os japoneses, coerentes com as lições de seus mentores alemães (sic), não usaram a aproximação indireta quando o poderiam ter feito contra a delgada traquéia russa, que se estendia de Harbin para Mukden. Liddell Hart não considerou a hipótese de terem os generais japoneses visto como arriscada a aventura do deslocamento de tropas, em pleno inverno, desde o litoral da Coreia até a linha férrea transiberiana, atravessando uma região montanhosa e desprovida de estradas. Ainda aqui, Liddell Hart parece atribuir à estratégia indireta o valor de um princípio científico, e não de um esquema, articulando decisões e ações humanas dentro de uma situação cheia de imponderáveis.

É dentro dessa postura dogmática que critica, contundentemente, o General

Grant por sua atuação no final da Guerra Civil norte-americana. Segundo ele, Grant deu uma verdadeira aula prática do emprego da estratégia indireta na campanha de Vicksburg (1863) mas, depois, “por não ter seu espírito aberto às vantagens desse tipo de estratégia” (sic), voltou, no ano seguinte, a adotar uma estratégia de caráter direto na sangrenta campanha de Wilderness e de Petersburg. Nenhum dos biógrafos do General Grant assinalou que a sua performance profissional tenha decaído com o passar dos anos da Guerra Civil norte-americana. Caberia a Liddell Hart reconhecer que os fatores atuantes na campanha de Vicksburg foram bem diversos dos existentes na campanha de Wilderness. Diferentes eram as dimensões e características geográficas do teatro de operações, os efetivos em confronto e os sistemas de comunicações. Outro, também, era o cérebro que decidia, estrategicamente, do lado contrário.

A realidade é que Grant procurou, sistematicamente, na campanha de Wilderness, envolver o exército de Lee. Lee é que não se deixou envolver, valendo-se, habilmente, de fatores existentes na Virgínia e inexistentes no Tennessee.

Tais considerações recomendam questionar-se o uso que Liddell Hart fez dos exemplos históricos, na defesa da tese da superioridade da estratégia indireta. Desde logo, vê-se que foi um uso bem diverso daquele preconizado por Clausewitz, no seu livro *Da Guerra*. O oficial prussiano tinha perfeita noção da dificuldade em bem identificar, na História, o correto relacionamento entre causa e efeito. Segundo ele, “em nenhum relacionamento isso acontece tão frequentemente como na guerra, onde os acontecimentos raramente são conhecidos plenamente e ainda menos os seus motivos,

que são, muitas vezes, escamoteados pelos principais autores e onde os fatos podem ter um caráter tão transitório, que se perdem para a História”.

Liddell Hart sustentou o ponto de vista de que, para caracterizar uma semelhança e determinar o caráter da operação, é desnecessário conhecer os quadros de efetivo e os pormenores do suprimento e do transporte. Disse ele: “Se, em operações semelhantes, mas que variam grandemente em natureza e amplitude e oportunidades, puderem ser identificados os mesmos efeitos, é lógico que podemos deduzir serem eles produzidos por uma causa comum, e, em conseqüência, quanto mais amplamente variarem essas condições, mais verdadeiras será a conclusão.”

Tal dedução, dificilmente, teria o endosso de Clausewitz. Para ele, “quanto mais alta a importância de um acontecimento, maior o número de forças componentes e de circunstâncias que o condicionaram”. Nessa ordem de idéias, alertou para o perigo do uso e abuso dos exemplos históricos. Observou que, quanto mais recuada no tempo, menos útil tornava-se a história militar, pois produzia cada vez menos informações detalhadas. A menos útil era a da antigüidade. Daí ter recorrido, preponderantemente, aos exemplos históricos, tirados das guerras napoleônicas — nas quais havia participado, ocupando postos adequados à boa observação dos acontecimentos — e das campanhas de Frederico, o Grande, ocorridas apenas uma geração antes.

Para ele, desde que se queira a demonstração de uma proposição pela História, é a análise detalhada, e não o número de exemplos, que possui valor demonstrativo. Liddell Hart fundamentou sua tese, conforme visto, recorrendo a

conclusões por ele tiradas de observações de 280 campanhas, ocorridas ao longo de 25 séculos, conclusões essas calcadas na premissa duvidosa de que na guerra, para mesmos efeitos, a mesma causa. Não hesitou em condenar ou louvar ações estratégicas, desenvolvidas em guerras da antigüidade, levantando hipóteses sobre as razões ou intenções de homens, cuja existência chegou ao conhecimento das atuais gerações através de fragmentos de documentos.

Clausewitz observou que a vaidade e o charlatanismo tinham muito a ver com os que procuravam convencer, recorrendo a exemplos da antigüidade, e que os que assim procediam, em geral, procuravam encher vazios ou esconder defeitos nas suas idéias.

Conforme mencionado, Liddell Hart criticou o General Grant por não ter seu espírito aberto às vantagens da aproximação indireta. Clausewitz achava que só se podia compreender e julgar chefes militares conhecendo bem os meios de que dispunham, os objetivos que lhes competiam atingir e as condicionantes que limitavam suas opções. Com base na sua observação pessoal, criticou os generais prussianos que em 1806, na Campanha de Iena, lançaram-se, segundo ele, nas goelas abertas do exército francês, ao adotarem a chamada *ordem oblíqua*. Enquanto, pois, Liddell Hart criticou Grant, por não se ter mantido fiel à fórmula que o havia brindado com a vitória em Vicksburg, Clausewitz criticou os que julgaram ter Frederico, o Grande, inventado uma fórmula capaz de proporcionar vitórias a quem enfrentava Napoleão. Mas o uso que Liddell Hart fez da História, na fundamentação da tese da estratégia da aproximação indireta, presta-se a outras considerações. Estranha, por exemplo, é a falta de refe-

rência à campanha de Napoleão, no Egito, em 1797. Essa, sem dúvida, teve um caráter indireto.

Estranha-se, ainda, as poucas referências à Batalha Aérea da Inglaterra, em 1940, a qual foi iniciada por parte dos alemães, tendo caráter direto (destruição da RAF), para em seguida assumir caráter indireto (moral do povo inglês). Não se compreende, num estudo de natureza estratégica e de fundamentação histórica, que campanhas dessa importância e tão bem documentadas, ocorridas em tempos relativamente recentes, não mereçam maiores referências do que as campanhas do General bizantino Belisário, no século V. Estranha-se, também, a ausência de qualquer referência à campanha da Birmânia, em 1944-45, um magnífico triunfo das armas britânicas, alcançado, pelo que se percebe, dentro de uma estratégia de cunho direto (destruição dos exércitos japoneses na Birmânia). Difícil, ainda, entender porque, para Liddell Hart, a campanha que resultou na captura de Cingapura pelos japoneses, em 1942, obedeceu a uma estratégia de aproximação indireta, mas não à estratégia da qual resultou a captura de Porto Artur, em 1904.

Em face da dificuldade em bem considerar a validade de um conceito, cuja abrangência habilitou seu criador a ver, como uma ação direta, a exigência anglo-saxônia da rendição incondicional da Alemanha, durante a Segunda Guerra Mundial, e, como ação indireta, a aparição do exército prussiano no campo de Batalha de Waterloo, que se passe a examinar, em mais detalhes, apenas uma campanha. Segundo Clausewitz, um simples exemplo bem examinado é mais instrutivo do que dez superficialmente tratados.

Para Liddell Hart, entre as campanhas, em que o caráter indireto da ação

é tão manifesto quanto o aspecto decisivo do resultado obtido, está a do General Sherman, em 1864, da qual resultou a captura de Atlanta. Na verdade, é uma das campanhas que maiores encômios e referências merece da pena do pensador militar inglês. Tem a vantagem de se referir a uma guerra, relativamente, recente e muito bem documentada.

Nas palavras de Liddell Hart, "para o General Grant (a quem Sherman estava subordinado), o exército adversário era o objetivo principal, mas Sherman, nessa campanha, optou por ameaçar pontos estratégicos como um meio de fazer o exército adversário perder o equilíbrio na tentativa de não ser desbordado. De preferência, a empenhar suas tropas em uma ação direta, ele se afastava, por vezes, da sua linha de suprimento. Numa única ocasião, por causa da chuva, ele empenhou suas tropas em uma ação ofensiva durante a marcha de 130 milhas para Atlanta. Nas outras ocasiões, manobrou com tal habilidade que conseguiu atrair os confederados, vezes após vezes, a ataques inúteis, sempre frustrados pela maneira com que combinava seus movimentos ofensivos com uma técnica altamente desenvolvida de organização de terreno". Ainda de acordo com Liddell Hart: "Depois de se apoderar de Atlanta, Sherman aceitou um risco ainda maior. Ignorando o exército de Hood (o general confederado que havia substituído Jonhston), a quem havia obrigado a evacuar Atlanta, iniciou sua famosa marcha para o mar, atravessando a Geórgia, vivendo com o que encontrava na região e destruindo ferrovias. Em 15 de novembro de 1864, deixou Atlanta. Em 10 de dezembro, alcançou os subúrbios de Savannah, onde estabeleceu suas comunicações interrompidas, e desta vez pelo mar. Nos efeitos físicos

e moral, provocados com a utilização dessa direção duvidosa, encontra-se a *única explicação* razoável para o avanço de 425 milhas, realizado em *território cheio de obstáculos*, rios, pântanos e riachos e face a um inimigo que dispunha de forças mais que suficientes para oferecer eficientes resistências.”

Assim, pois, foi como Liddell Hart viu, em poucas palavras, essa importante campanha, desenrolada, algumas vezes, segundo procedimentos peculiares.

Cabem alguns reparos à visão sumária apresentada por Liddell Hart, acerca de uma campanha rica, sem dúvida, em aspectos estratégicos dos mais interessantes. São os seguintes:

a) Segundo o historiador da Guerra Civil norte-americana, Bruce Catton, o objetivo inicial de Sherman, na campanha de Atlanta, foi a destruição do exército confederado que a ela se antepunha. Esse objetivo foi perseguido até mesmo depois da queda de Atlanta. Quer isso dizer que, de maio de 1864 até outubro do mesmo ano, a estratégia de Sherman foi direta, sem que suas inúmeras tentativas de envolvimento ao exército inimigo lhe tenham tirado esse caráter. Tanto é assim que, depois da queda de Atlanta, Sherman perdeu várias semanas fazendo seu exército marchar mais de 100 milhas na tentativa de trazer o exército confederado para uma batalha final. Liddell Hart não faz nenhuma referência a esse importante fato. Aceitou as manobras de desdobramento dessa fase inicial da campanha como caracterizando uma estratégia indireta, embora todas as manobras efetuadas tenham tido como pivô os exércitos que se confrontavam.

b) Quem primeiro adotou uma estratégia de caráter, verdadeiramente in-

direta na campanha, foi o adversário de Sherman, o General Hood. Depois da queda de Atlanta, desistiu de se antepor ao exército de Sherman, mais numeroso e melhor equipado que o seu. Resolveu marchar para o Norte, na direção de Nashville, evitando contatos com o grosso do exército de Sherman, ao mesmo tempo que ameaçava sua linha de suprimentos inimiga. Não há uma única palavra de Liddell Hart quanto a essa reação de Hood, a que moldou o caráter subsequente da campanha.

c) Vendo que não lograva trazer o exército confederado para a batalha no solo da Geórgia e percebendo a ameaça de Hood à sua retaguarda, Sherman reagiu, por sua vez, valendo-se da sua grande superioridade em meios humanos e materiais. Dividiu o seu exército. Mandou cerca de 40% dele de volta para o Tennessee, de forma a esperar Hood nas proximidades de Nashville. Com cerca de 60 mil homens, iniciou sua famosa marcha na direção do mar, sem ter, praticamente, nenhuma força inimiga organizada pela frente. Portanto, nessa fase da campanha, a estratégia de Sherman englobou uma ação direta contra Hood e uma indireta, caracterizada pela devastação de um território inimigo não protegido. Liddell Hart não menciona a ação contra o exército de Hood, mas sem ela Sherman não teria ousado continuar seu avanço.

d) Liddell Hart não menciona que a ofensiva de Sherman, em maio de 1864, foi iniciada concomitantemente com a de Grant na Virgínia. Isso impediu o envio de reforços de uma frente para a outra, como tinha acontecido no ano anterior, em que a invasão da Geórgia pelo exército da União terminara em vitória sulista.

e) Não tendo feito referência à estratégia da aproximação indireta do General Hood, Liddell Hart ficou livre de fazer referência ao final da campanha no teatro de operações: um grande triunfo para Sherman, que, graças à ação indireta de seu oponente, transitou o grosso de seu exército, sem empecilhos, pelo coração da confederação; e um grande desastre para Hood, cujo exército foi destruído nas proximidades de Nashville.

Por conseguinte, Liddell Hart considerou a campanha de Atlanta exaltando a excelência da aproximação indireta e ignorando um dos aspectos da guerra, ao qual Clausewitz devotou muita atenção: o da reciprocidade das ações.

O que se quis mostrar, com o esmiuçamento das opiniões de Liddell Hart, sobre a campanha de Atlanta, é que nenhum ensinamento da História serve ao estudo da estratégia quando feito fora de seu verdadeiro contexto, e sem levar em conta os fatores pertinentes. No caso, evidentemente, faziam parte do contexto tanto a estratégia do General Grant, abrangendo os dois principais teatros de operações da Guerra Civil norte-americana, como as estratégias do General Lee, comandante de todos os exércitos confederados, e mais a estratégia desenvolvida pelos dois oponentes de Sherman, primeiro o General Johnston e depois Hood.

Mas, Liddell Hart, na exaltação da estratégia da aproximação indireta, se fixa numa das decisões de Sherman, descartando suas outras decisões. Era importante, para o entendimento do que aconteceu, reconhecer a tremenda superioridade dos meios desfrutados pela União, em face da confederação, naquele final de guerra. Essa superioridade permitiu o acúmulo de efetivos, que destruiu, através de uma ação direta, a

tentativa de ação indireta do General Hood.

Importante, ainda, seria reconhecer a correlação entre o insucesso de aproximação indireta do General Hood e o sucesso da estratégia de aproximação indireta do General Sherman.

A ausência de maiores referências, por parte de Liddell Hart, ao peso das quantidades de meios humanos e materiais, nos resultados das campanhas e guerras, como se fossem fatores de fácil deglutição pelas estratégias confrontantes, coloca em pauta uma das suas críticas feitas a Clausewitz: da importância que esse atribuía à superioridade numérica nas batalhas e nos teatros de operação. Com efeito, Clausewitz enfatizou que a competência do general e a qualidade dos soldados podem compensar a inferioridade numérica, mas somente dentro de certos limites. Deve-se, aqui, esclarecer que desenvolveu o seu raciocínio, nesse particular, admitindo paridade no avanço técnico do material adotado por um e outro lado, bem como uma organização militar equivalente. Ou seja, admitindo capacidades táticas e de deslocamento equivalentes as dos componentes das forças confrontantes.

Observou Clausewitz que, na Batalha de Rosbach, Frederico, o Grande, venceu 50 mil aliados com seus 25 mil soldados. Mas, em Kollin, seus 30 mil homens foram derrotados pelos 50 mil de Dunn, e, em Leipzig, Napoleão, com 160 mil, contra 280 mil, sucumbira. Escreveu: "Disso pode inferir-se que é muito difícil, no presente estado da Europa, para o mais talentoso general, alcançar vitória sobre um inimigo que dispunha do dobro do seu efetivo."

Dentro dessa linha de raciocínio, Clausewitz desenvolveu a conexão de natureza estratégica, existente entre a busca

da superioridade numérica para a batalha, a surpresa, o estratagema, a reunião de forças no espaço e a reunião de forças no tempo (capítulos IX, X, XI e XII do livro *Da guerra*).

Em oposição, Liddell Hart, reportando-se principalmente às campanhas da Segunda Guerra Mundial, é reticente quanto à influência da quantidade, qualidade e organização dos meios nas estratégias adotadas.

Atribuiu o maior mérito do extraordinário sucesso alcançado pelas armas germânicas na Polônia, na França e na Rússia à adoção de aproximações indiretas, sem comparar possibilidades táticas. Mas, está visto que, em 1939, as possibilidades táticas de uma divisão de cavalaria polonesa, em face de uma divisão blindada alemã, nada tinham de semelhante às possibilidades táticas de um batalhão prussiano nas guerras napoleônicas. Portanto, o mérito que atribuiu aos fuzis e canhões nas vitórias alcançadas por Moltke, em 1866 e 1870, não foi estendido às *panzer divisionen*, nas vitórias alcançadas pelo exército alemão no período 1939-42.

Com percepções tão diversas quanto à influência dos desníveis de capacidades táticas na formulação estratégica, não é de estranhar que Liddell Hart e Clausewitz também tenham visto a participação do *tempo* de maneira diversa.

Clausewitz jamais endossaria a afirmativa dogmática de Liddell Hart: "A estratégia mais eficiente a ser estabelecida, para qualquer campanha, é aquela em que se procura retardar a batalha, e a mais proveitosa das táticas é aquela em que se retarda o ataque até que o desequilíbrio moral do inimigo torna praticável o lançamento do golpe decisivo."

Segundo ele: "O tempo é necessário a ambos beligerantes. A grande questão

é saber qual o lado que tem mais vantagens a ganhar com o passar do tempo." Quem ganha poder em relação ao inimigo com o passar do tempo, cedo ou tarde, terá a iniciativa estratégica. Quem perde poder com o passar do tempo tem que procurar a decisão o mais depressa possível.

Isto posto, volta-se ao fulcro do debate entre Liddell Hart e Clausewitz: a questão de haver ou não uma chave da ciência da guerra. Ou, como perguntou Raymond Aron: "Será que existe uma teoria capaz de revelar aos chefes militares o segredo da vitória?" Mas o que aconteceria, se os chefes dos dois lados detivessem essa chave?

Então, se a chave da vitória está na adoção da estratégia de aproximação indireta e se a estratégia mais eficiente é aquela que procura retardar a batalha, conforme preconizado por Liddell Hart, o que pode acontecer quando os dois lados usam a chave ao mesmo tempo? Provavelmente, algo parecido com o que ocorreu na fase final da mencionada campanha de Atlanta, quando o grosso do exército do Norte marchou para o Sul e o do Sul para o Norte, afastando-se um do outro cada vez mais. Hipoteticamente, portanto, poder-se-ia ter tido, na Primeira Guerra Mundial, o exército francês ocupando Berlim concomitantemente com o Exército alemão ocupando Paris, sem que nenhum soldado francês tivesse trocado tiros com soldados alemães. O absurdo da hipótese tem o mérito de colocar em realce as falácias que impregnam as formulações estratégicas, que não consideram as reações recíprocas inerentes às situações de confronto.

Resumindo, pode-se dizer que Clausewitz situou a estratégia entre o céu do objetivo político e a terra pisada pelos soldados. Buscou luzes no meio da fu-

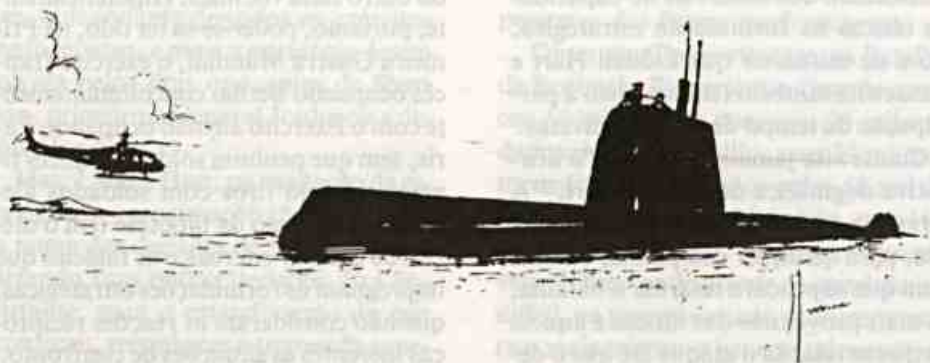
maça, tendo em mente que a guerra é feita por homens, dentro das províncias do perigo, do esforço físico, da incerteza e do acaso. Durante cerca de 100 anos foi mais, freqüentemente, lido como temia sê-lo; por homens que nele buscavam fórmulas prontas, e não por homens que nele aprendiam a guerra.

Liddell Hart buscou fórmulas prontas, e a seu juízo as encontrou. Resta saber se suas fórmulas ainda serão aceitas no século XXI.

Como é fácil perceber, o autor destas linhas inclinou-se bem mais diante das idéias de Clausewitz do que das de Liddell Hart. Não se pretendeu, com isso, insinuar que o famoso teórico prussiano mereça ser visto como o arauto da verdade estratégica. Nem que a produção intelectual de Liddell Hart mereça ser desconsiderada. Pretende-se, sim, afirmar que o rigor intelectual de Clausewitz é maior do que o de Liddell Hart. Com isso, dá-se como respondida a pergunta que encima o artigo.

BIBLIOGRAFIA

1. ARON, Raymond. *Pensar a guerra, Clausewitz*. Brasília. Ed. Universidade de Brasília.
2. _____. *Paz e guerra entre as nações*. Brasília. Ed. Universidade de Brasília. 2ª edição.
3. BEAUFRE, André, *An introduction to strategy*. New York. Praeger, 1966.
4. CLAUSEWITZ, Karl von. *On war*. Baltimore. Penguin Books, 1968.
5. CATTON, Bruce. *This hallowed ground*. New York. Cardinal, 1960.
6. _____. *Glory road*. New York. Cardinal, 1964.
7. FULLER, J. F. C. *A military history of western world*. New York. Funk & Wagnalls, 1954.
8. LIDDELL HART, B. H. *As grandes guerras da História*. São Paulo. IBRASA, 1963.
9. _____. *The german generale talk*. New York. Berkeley, 1958.



MARINHA SOVIÉTICA REDUZ ASSINATURA INFRAVERMELHO DE SEUS NAVIOS*

DAVID FOXWELL

Tradução de ODYR MARQUES BUARQUE DE GUSMÃO
Contra-Almirante (RRm)

A *International Defense Review* (IDR) tem recentemente obtido fotografias de navios soviéticos tiradas com equipamentos infravermelho (Iv) de observação. Estas fotos proporcionam uma clara indicação das assinaturas infravermelho e das medidas adotadas para reduzi-las em alguns tipos de navios, incluindo a Fragata *Krivak 1*, os contratorpedeiros das classes *Kashin* e *Udaloy* e o Navio-Aeródromo (V/STOL) *Kiev*.

A assinatura infravermelho e sua redução constituem um aspecto decisivo da capacidade de ocultamento e do desenho dos navios. Equipamentos de vigilância,

como os usados para a tomada das fotos deste artigo, têm sido largamente empregados pelas Marinhas do Ocidente e do Pacto de Varsóvia para identificação de alvos e seu acompanhamento passivo em condições precárias de visibilidade e à noite.

Sistemas ocidentais típicos normalmente possuem câmara infravermelho, *images intensifiers*, TV e medidores de distância a *laser*. Exemplos típicos são o Sea Archer General Purpose Electro-Optical Director (GPEOD), da Marinha do Reino Unido; o LIOD, holandês e o sistema DIBV 10 Vampyr, francês.

* Tradução do artigo publicado originalmente na *International Defense Review*, de novembro de 1990, e, por razões administrativas, só agora divulgado pela RMB, que ainda o julga de grande interesse dos seus leitores. O tradutor muito agradece ao Contra-Almirante (RRm) Haroldo Basto Cordeiro Júnior a esmerada revisão final deste artigo, fundamentada em sua excepcional cultura profissional e pleno domínio do linguajar naval do idioma inglês. Também agradece à Sra. Helena Roquete, tradutora do SDGM, pela prestimosa colaboração evidenciada por ocasião da revisão inicial.

Na Marinha soviética há inúmeros tipos de equipamentos, tal como o visor optrônico Tee Plinth encontrados nos contratorpedeiros da classe *Kashin*.

Mais importante ainda, navios de guerra com assinaturas infravermelho descuradas são susceptíveis de serem atacados por mísseis antinavio e equipados com sensores eletroópticos infravermelho. Os sistemas de orientação por infravermelho dos mísseis antinavio apresentam um elevado nível de imunidade contra bloqueio. Eles se orientam para seu alvo passivamente, sem alertá-lo; desse modo, assim agindo, o navio sob ataque só, tardiamente, percebe a aproximação do míssil (*little advance warning*).

Exemplos típicos de mísseis equipados com este tipo de sensor incluem a versão do *HY-2A* do *Silkworm*, o norueguês denominado *Penguin AGM-119* (primeiro míssil com guiagem infravermelho da OTAN), o *Hsiung Feng* de Taiwan, e a nova versão *land-attack/ship attack* do *Harpoon*, conhecido como *SLAM*.

Previsão de assinatura infravermelho

Estes fatos incentivaram técnicas para previsão de assinaturas infravermelho e seu controle. Mísseis guiados por sensores infravermelho na fase final de suas trajetórias podem ser confundidos se as emissões térmicas de um alvo forem reduzidas de modo que elas não contrastem significativamente com as de seu *background*. A emissão infravermelho de qualquer alvo é função de sua temperatura na superfície e das características da emissão. O propósito do projetista do navio, é, em primeiro lugar, eliminar os pontos quentes e, onde não é possível, reduzir a temperatura desses pontos quentes para níveis aceitáveis.

A temperatura da superfície de um objeto é afetada pelo nível da radiação

que incide sobre ela, suas características de absorção, refletividade, e sua condutividade térmica e capacidade de aquecimento. Ela é também afetada pelo efeito de resfriamento do vento e da chuva e pela ação de condensação e evaporação. Quando um navio está navegando, a propagação do resfriamento (*convective cooling*) de sua superfície também ocorre. Gases e líquidos expelidos pelo navio devem também ser considerados desde que eles possam modificar a temperatura de sua superfície. O exemplo mais óbvio é o da fumaça da chaminé, que pode provocar o aumento da temperatura na superfície da superestrutura e equipamentos em sua proximidade.

A radiação térmica ocorre sobre toda a superfície de um navio, e particularmente sobre os pontos quentes tais como os exaustores, condutos de ventilação e das praças de máquinas onde a planta da propulsão está localizada. Outras partes do navio têm uma temperatura superficial que reflete o nível da temperatura interna do navio. *Discharges grills*, por exemplo, são aquecidas pelo ar quente passando para fora do navio. Inversamente, quando a direção do ar flui para o interior do navio, pontos de resfriamento podem ocorrer. A localização destas áreas de resfriamento pode ser útil para auxiliar a identificação.

Em geral a temperatura do casco de um navio é próxima da temperatura do ar ambiente por motivo dos efeitos acima descritos. Portanto o casco irradia, na maior parte das vezes, na faixa inferior de infravermelho, entre 8μ — 10μ . As áreas de calor tais como as das chaminés irradiam em bandas médias de infravermelho, entre 3μ m — 5μ m, as *bandwith* cobertas pelos mísseis equipados com sensores infravermelho. É bem claro que o principal propósito da redução de assinatura λ é chamar a atenção para estas fontes, de tal modo que a do navio possa

• μ . Letra grega que simboliza micro.

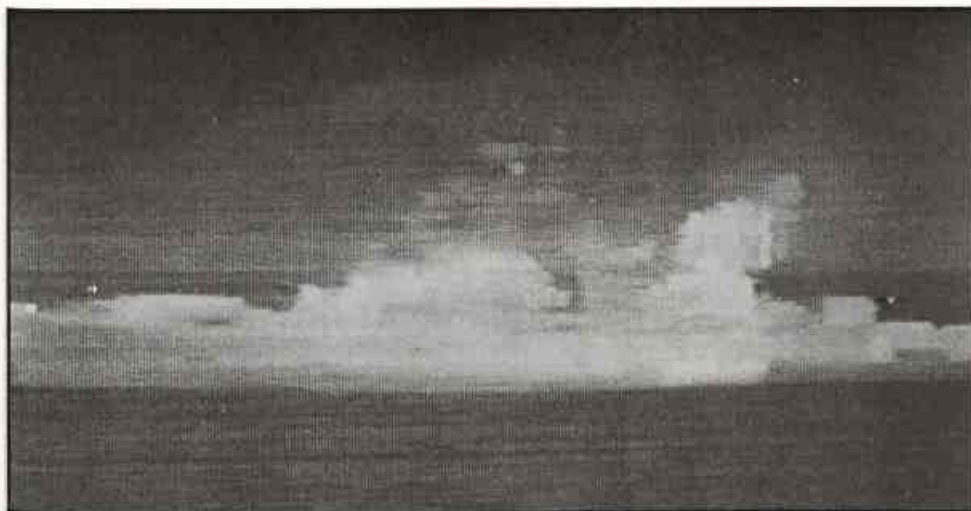


Foto 1 — As principais praças de máquinas desta fragata classe *Krivak I* são claramente realçadas como dois blocos retangulares abaixo da linha-d'água

ser reduzida para uma relativamente baixa e uniforme *emitance target* que não apresente significativa diferença em relação ao meio ambiente.

Desde os meados dos anos de 1970 mais atenção tem sido dada, pelo Ocidente, à redução das emissões infravermelho das faixas médias associadas às extrações das praças de máquinas.

A extração da praça de máquinas é resfriada pela mistura com ar mais frio antes dele deixar as extrações das praças de máquinas, e as superfícies aquecidas pelas extrações são resfriadas por diversas maneiras.

Outra solução é eliminar os pontos de realce da fonte de calor de tal modo que o sensor infravermelho não possa "adquirir" o alvo. (um míssil não pode "olhar" dentro da extração). Como atender integralmente a este propósito, processos adotados pela Marinha soviética podem ser apreciados nas fotografias apresentadas.

Eliminação do infravermelho soviético

O mais antigo dos navios soviéticos mostrados neste artigo é o destróier dotado de mísseis da classe *Kashin*. O primeiro *Kashin* entrou em serviço em 1962. Todos desta classe são equipados com quatro turbinas a gás, distribuídas segundo o sistema Combinado Gás e Gás (COGOG), propulsionando dois eixos, desenvolvendo 96.000 H.P. A foto n.º 2, tirada por boreste de um navio provavelmente situado a centenas de metros, mostra-nos um *Kashin* com aspecto de alheta profunda. E claramente mostrada a grande chaminé e a fumaça que se dirige para a proa. O efeito da fumaça é evidente sobre o mastro principal do *Kashin* e particularmente sobre a antena tipo Head Net C do radar de busca aérea e de superfície. As chaminés de ré, que estão um tanto mais baixas, são também facilmente distinguíveis. Também



Foto 2 — A classe *Kashin* foi a primeira que utilizou somente turbinas a gás para sua propulsão. Incorporados entre 1962 e 1972, eles exibem uma relativamente pequena indicação de que suas assinaturas infravermelho e seu conseqüente controle tenham sido considerados

visíveis estão os contornos de dois blocos retangulares contrastando contra o casco resfriado. Estes quase certamente representam as praças de máquinas do *Kashin* situadas abaixo das duas chaminés de vante e à ré. A chaminé de vante do *Kashin* apresenta uma maior inclinação que tem um ângulo de aproximadamente 25° em relação ao plano horizontal e para a popa e entre 5° e 10° para bombordo e boreste, representando, então, uma grande área de radiação infravermelho de faixa média.

O primeiro da classe *Krivak* entrou em serviço em 1970. Assim como os da classe *Kashin*, estas unidades anti-submarino são equipadas com uma planta de propulsão CQGOG de dois eixos propulsores com duas turbinas de cruzeiro, que proporcionam 12.000 H.P. cada e duas

turbinas a gás de alta potência, 24.300 H.P. Como no *Kashin*, os contornos do *Krivak* são claramente visíveis. Avante da superestrutura do passadiço, acima e ao contrário do casco resfriado, a forma dos lançadores de mísseis *SSN-14 Silex* são claramente vistos e se apresentam obviamente mais aquecidos que suas imediações. Isto pode ser atribuído à presença de componentes eletrônicos relacionados ao *SSN-14*, mas é mais provável atribuir-se ao fato de serem os tubos lançadores de mísseis feitos com material de uma maior temperatura superficial que o restante do casco. Mais uma vez, um bloco aquecido referente às máquinas é visível acima da linha d'água. Isto provavelmente representa os compartimentos das turbinas a gás de cruzeiro ao invés das turbinas a gás de alta potência. Nesta re-

gião parece haver uma menor área do que a que se espera ver quando o bigode indicasse estar o *Krivak* desenvolvendo altas velocidades. A superestrutura e o passadiço apresentam graus mais quentes que o casco, assim como os canhões de 76mm do *Krivak*, vistos acima como duas regiões retangulares à ré da superestrutura. Um aspecto interessante é uma pequena fonte de calor na direção do tope do mastro principal. Provavelmente se trata de um motor elétrico do radar de busca aérea Head Net. Há também uma significativa fonte de calor infravermelho em ângulo reto com o convés à ré da superestrutura, que poderá ser causada pela fumaça expelida (também visível) aquecendo um suporte da antena tipo *whip* de comunicações.

O destróier da classe *Udaloy* é a mais recente aquisição da Esquadra da Marinha soviética sendo de se esperar que as assinaturas infravermelho tenham sido reduzidas em comparação às outras mais antigas gerações de unidades de superfície soviéticas.

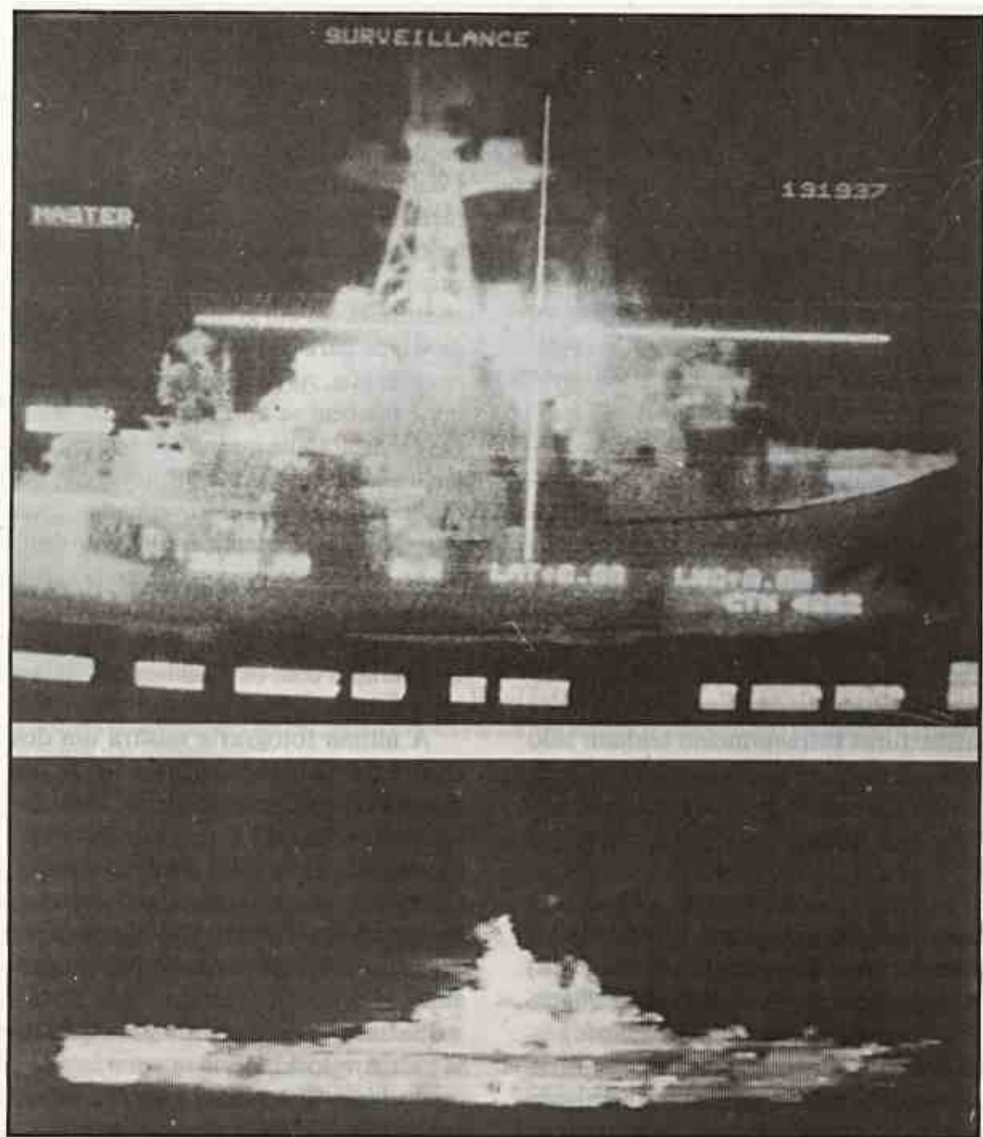
A classe *Udaloy* entrou em serviço no início dos anos de 1980. Eles têm como força propulsora quatro turbinas a gás (desenvolvendo um total de 12.000 H.P.) acionando um par de hélices de quatro pás. O *Udaloy* parece ter sido fotografado em um mar particularmente frio (observe-se o contraste entre o escuro do mar e o aspecto claro do navio) numa ocasião em que desenvolvia cerca de 10 nós. O bigode é claramente visível, mas não significativo. O que de imediato se apresenta (reconhecendo-se a diferença de contraste por ocasião da tomada das fotos) é que o *Udaloy* não está exibindo acentuada assinatura infravermelho da faixa média.

Há *peaks* observáveis nas imediações das chaminés, particularmente o conduto

à ré e a boreste, mas estas áreas são notoriamente menos aquecidas do que as do *Kashin* e do *Krivak*. As fotos tiradas à luz do dia evidenciam claramente que as inclinações das chaminés de vante e de ré do *Udaloy* são menos acentuadas em comparação com as das unidades de classes anteriores, de modo que o escape de gases da chaminé estará quase horizontal e não se constituirá em um grande e quente ponto de visada para o sensor de um míssil que se aproxima. As partes superiores da chaminé também se apresentam mais frias, uma indicação de que aquelas podem estar sendo resfriadas por dispositivo de redução de assinatura infravermelho. Uma observação mais atenta de uma foto diurna do *Udaloy* também nos revela que a área da seção transversal da chaminé e de sua parte superior foram reduzidas em comparação com os desenhos das classes anteriores.

A última fotografia mostra um dos quatro navios aeródromos (V/STOL) da classe *Kiev* da União Soviética. Duas aeronaves (V/STOL) *Forger* são visíveis estacionadas no convão próximo à popa. Analisando-se pelo tamanho e formato do bigode de proa, o *Kiev* desenvolvia alguma velocidade quando foi fotografado, não obstante saber-se que o *Kiev* exibe um grande bigode mesmo quando a baixas velocidades.

A classe *Kiev* possui quatro conjuntos de turbinas a gás alimentadas por oito caldeiras turbo pressurizadas. A classe tem como característica uma única chaminé, para exaustão dos gases, localizada na parte mais posterior da ilha. Isto se reflete pela forma com que as antenas dos radares a vante da chaminé, tal como os radares Top Steer e o Top Sail, não são significativamente mais aquecidas e não são visíveis. Não obstante, é provável que a antena à ré da chaminé,



Acima, o primeiro destróier da classe *Udaloy*, que entrou em serviço em 1980. É equipado com quatro turbinas a gás num sistema COGOG. A assinatura infravermelho nas proximidades da chaminé não é significativamente maior do que no resto do navio.

Na foto abaixo, a classe *Kiev*, projetada no início dos anos 1970. Comparada com outros navios de superfície soviéticos de gerações mais antigas, sua assinatura infravermelho parece ter sido controlada, não obstante pontos quentes ainda permaneçam perceptíveis.

tal como a do radar Head Lights, possa ser significativamente afetada.

Inúmeros pequenos pontos aquecidos são visíveis ao longo do costado abaixo do convão, incluindo dois blocos retangulares logo à ré da ilha. Estes são com-

partimentos do navio em que encontramos temperaturas ligeiramente mais elevadas dos que a dos outros que lhe são adjacentes.

A distância em que a fotografia foi tirada forneceu-nos uma imagem que tor-

nou mais difícil identificar pontos quentes característicos e suas prováveis causas; entretanto, no conjunto, a assinatura do Kiev parece-nos uniforme, uma indicação

de que a assinatura infravermelho foi seriamente considerada quando os navios-aeródromos da classe (V/STOL) Kiev foram projetados no início dos anos de 1970.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1993

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, no valor de CR\$ 800,00.
- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, no valor de US\$ 12.00 (exterior).
- para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 3% de um dia de soldo de 2º tenente autorizada a sua atualização.

Preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 — Centro

20.010-090 — Rio de Janeiro — RJ

FAX (021) 267-6716

NOME:

ENDEREÇO:

CEP: CIDADE: ESTADO:

DATA:/...../ 19..... N° DE CORPO (MB):

.....
ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

RECURSOS NATURAIS E CRESCIMENTO POPULACIONAL

NEY COE DE OLIVEIRA

(Subdiretor da Escola de Pós-Graduação em
Economia da Fundação Getúlio Vargas)

A abrangência do termo meio ambiente requer o estabelecimento de parâmetros e definições indispensáveis.

As definições foram estabelecidas e difundidas pela Conferência Especial das Nações Unidas sobre o meio ambiente, realizada em Estocolmo (Suécia) em 1972. Neste trabalho, considera-se como meio ambiente a parte da biosfera ocupada pelos seres vivos, formando um sistema complexo de inter-relacionamento com a ecosfera (região da atmosfera onde há seres vivos).

A conservação do meio ambiente tornou-se, hoje, uma doutrina universalmente aceita, pelo menos junto às autoridades e aos segmentos sociais mais esclarecidos, e recomenda o manejo adequado da biosfera pelo homem. Recomenda o manejo dos ecossistemas que a compõem, de forma a obter-se uma pro-

dução sustentável dos recursos naturais, mantendo seu potencial para satisfazer as necessidades das gerações atuais e futuras. Os termos preservação e proteção implicam, segundo os conceitos adotados pela comunidade científica internacional, o uso indireto dos ecossistemas, sem extermínio, depredação ou desperdício dos recursos. Assim, a preservação e proteção constituem um valioso instrumento de apoio à conservação desses recursos.

Por melhoria de meio ambiente entende-se toda ação antrópica (vegetação resultante da ação do homem) com o objetivo de melhorar as condições ambientais para a vida humana e dos seres vivos em geral, visando ao provimento adequado de água, do solo e dos alimentos e a discrição sonora e acústica. Entende-se por poluição toda matéria ou energia introduzida pelo homem

no ambiente tornando-o prejudicial ou perigoso, direta ou indiretamente, para a saúde e bem-estar ou para o uso adequado dos recursos naturais.

Conceituam-se, hoje, como recursos naturais, expressos em termos quantitativos ou qualificativos, todos os componentes bióticos e abióticos condicionantes da qualidade de vida humana e que se integram para manter o funcionamento e o equilíbrio do sistema ambiental ou ecossistema. Este, por sua vez, representa uma área natural com características próprias, determinadas por sua estrutura e dinâmica, inclusive dos seres vivos que nela habitam (biogeocenose).

O estudo dos ecossistemas é feito através da ecologia, ciência ou disciplina em que se estuda o meio ambiente (natureza ambiental) como um todo, procurando conhecer as inter-relações entre os seres vivos e o meio ambiente (não vivo). O termo ecologia foi proposto por Ernst Heinrich Haeckel (1866), servindo-se de palavras gregas: *o'íxos* que significa casa, *ó os*, isto é, *estudo, tratado* ou *ciência*. Em sentido mais amplo, ecologia significa hoje ambiente.

A AÇÃO DO HOMEM SOBRE OS RECURSOS NATURAIS

Desde seus primórdios, tal como os demais animais, o homem vem sobrevivendo e progredindo às custas da exploração dos recursos naturais. Ao contrário, porém, dos animais, o homem tem feito isto quase sempre de maneira predatória, como se constata de sua história, sobretudo a partir da descoberta e uso do fogo. Este fato já aparece durante a civilização sumeriana (povos que se estabeleceram no baixo vale do Eufrates pelo V milênio a.C., até o Rio Tigre,

caracterizando-se como uma das mais antigas civilizações históricas, desaparecidas no I milênio). Na verdade, desde os tempos mais remotos, o homem disputa a posse e o uso dos chamados recursos naturais, que eram objeto de poder e cobiça. Lembramos a história dos cedros do Líbano e das ricas minas de cobre, que se tornaram os principais fatores da grandeza do reino de Salomão, e que despertaram a cobiça de Alexandre da Macedônia (Alexandre Magno, séc. IV a.C.), que inclusive conquistou o Egito para delas se apoderar, bem como de seus abundantes trigais. Júlio César conquistou a Gália e participou da campanha da África para fortalecer a economia romana com seus recursos naturais. Napoleão invadiu a Rússia para assegurar os suprimentos de trigo e de ouro; Hitler repetiu a façanha para apoderar-se dos trigais e dos campos petrolíferos russos. E o que ocorreu, no passado, com nosso pau-brasil, ouro, pedras preciosas, etc.? Enfim, a história da humanidade é um rosário destes fatos...

Com o crescimento da população mundial, tornou-se imperioso também o aumento da produção de alimentos e de outros bens de consumo, trazendo como consequência, sobretudo nas últimas décadas, a exploração descontrolada e desenfreada dos recursos naturais, particularmente pela ocupação predatória de espaços vitais.

Exemplo típico, no Brasil de hoje, desta ação predatória e de desperdício de nossos recursos minerais é o que ocorreu na garimpagem de Serra Pelada, pelo menos antes daquela ocupação ser disciplinada e, de alguma forma, controlada pelo poder público. E o que dizer do uso e abuso do mercúrio (tanto na garimpagem, quanto na imunização de culturas, aplicado sobretudo no plantio da

cana-de-açúcar), que compromete nossas terras e águas internas?

Na Amazônia são devastadas grandes reservas de madeira-de lei, transportadas clandestinamente para Paramaribo, Trinidad-Tobago ou Barbados, donde partem para os mercados da Europa ou dos EUA. Não são contrabandeados apenas micos-leões e peles de crocodilo: são dezenas de outras espécies animais (algumas, talvez, em extinção) que *fluem* misteriosamente de nossas fronteiras...

Embora os recursos naturais não sejam *entidades nacionais intocáveis* (que gozem do privilégio da imunidade...) devem, entretanto, ser explorados racionalmente e usufruídos civilizadamente, em benefício da sociedade e do bem-estar do homem. Aliás, esta postura e hábitos do povo constituem, hoje, um dos índices ou parâmetros de seu grau cultural, ao lado de sua capacidade ou disposição de autocontrole populacional.

QUE SERÁ NO FUTURO?

O Instituto da População Mundial (EUA), em 1987, calculou em cinco bilhões de habitantes a população humana da Terra em que, a cada quatro ou cinco dias, nascem cerca de um milhão de pessoas, resultando numa média anual de 85 milhões a mais. Note-se que, de 1951 até junho de 1986, a humanidade cresceu em dois bilhões de habitantes, e que, nos próximos 35 anos, a população mundial atingirá a casa dos oito bilhões de habitantes. Como se manterá a maioria dessa população? Assim, se não houver uma reversão consciente desse processo predatório dos recursos naturais, ao lado de generalizada e eficaz contenção da explosão populacional, considerando-se sobretudo que cerca de

2/3 da humanidade atual são constituídos por populações pobres e incultas e, em grande parte, já assoladas pela miséria e fome, poucas serão as nações que, a partir da segunda metade do próximo século, serão capazes de sustentar-se. Sabemos que o caso de Biafra (África) não é único atualmente...

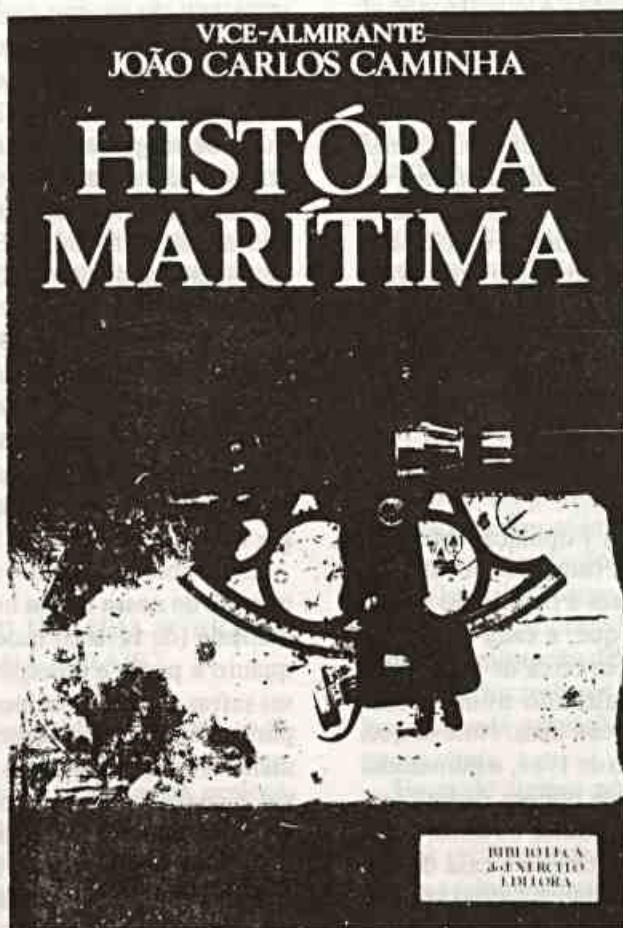
Parece-nos que, à medida que os anos passam, para a maioria das populações de alta taxa de natalidade diminuem as chances de incremento proporcional de alimentos e de outros bens. Talvez as nações de grandes territórios e as de populações mais estáveis ou fixas estejam a salvo de tragédias que, nesse sentido, possam ocorrer a partir da metade do próximo século, como prevê o Instituto da População Mundial. Sem vaticínios de Cassandra ou clarividências para incrédulos, apesar de todo potencial tecnológico à disposição dos segmentos mais cultos, é necessário que também nós, que desfrutamos de extenso território, comecemos a pensar seriamente sobre estes problemas fundamentais: o controle populacional e de nossos recursos naturais.

É tão constrangedor o aumento geométrico de nossa massa humana marginalizada (de favelas, mocambos, etc.), quanto a perda e o desperdício de nossas safras, os diversos tipos de saques no pantanal mato-grossense, o desmatamento e as queimadas, o comércio ilegal e contrabando de nosso ouro (em 1985, cerca de 15 toneladas), etc. Parece que caminhamos para a destruição e desertificação da natureza...

Nesse sentido, as características de nossa sociedade atual não nos parecem lisonjeiras... A depredação, os descaminhos e o desperdício são fatos evidentes, e nossa taxa anual de natalidade em torno de 2,3%.

A preservação e o controle de nossos bens naturais (assunto e problema tão amplos) não deveriam constituir tarefa exclusiva (ainda que a principal *ex-officio*) deste ou daquele órgão público: trata-se de patrimônio nacional *sensu stricto*, que envolve necessariamente tra-

balho solidário, de responsabilidade da União, dos Estados e dos Municípios. E a própria sociedade, através de suas instituições, representações e segmentos mais esclarecidos, não pode omitir-se; há sempre formas e meios, legítimos e eficazes, de contribuir nesse sentido.



A PRIMEIRA TEMPESTADE NO DESERTO — 1941*

Tradução e adaptação de **CARLO DE RISIO**
MAURÍCIO KIWIELEWICZ
Capitão-de-Corveta (EN), MSC

A Operação *Tempestade no Deserto*, contra o Iraque de Saddam Hussein, tem um precedente que se reporta a fatos de 50 anos atrás.

No período primavera-verão de 1941, o Oriente Médio foi palco de três eventos bélicos distintos, que foram vistos por um prisma único, pelo Estado-Maior General Imperial britânico: tratava-se de manter seguro o acesso às regiões petrolíferas. Primeiro o Iraque, depois a Síria e o Líbano, e finalmente o Irã foram atingidos com toda energia com o intuito de eliminar as forças políticas hostis e os esforços militares que representassem ameaça.

A chamada Western Desert Force era bem reduzida quando a Itália entrou na

guerra, a 10 de junho de 1940. O pequeno corpo articulava-se com a incompleta Sétima Divisão Blindada e com a Quarta Divisão indiana. Não era melhor a situação nos outros territórios sob o controle inglês (Palestina e Transjordânia), onde não existiam forças reservas. Mesmo a Desert Air Force, não obstante o pomposo nome, era constituída de aeronaves antigas, enquanto a elite da RAF (Royal Air Force) era concentrada nas capitais, para se contrapor à Luftwaffe (Força Aérea alemã).

Quanto à Mediterranean Fleet, com base em Alexandria, no Egito, tinha o seu núcleo formado de navios reformados que combateram na Batalha da Jutlândia (25 anos antes) e do antigo Navio-

* Tradução e adaptação do artigo "La Prima Tempesta Nel Deserto", publicado na *Rivista Marittima* de 11 de novembro de 1991.

Aeródromo *Eagle*, com pequena dotação de aviões. A fraqueza do dispositivo aéreo, terrestre e naval não era desconhecida dos dirigentes iraquianos, hostis à Inglaterra. Seja do Primeiro-Ministro Rashid Ali el-Khailani ou mesmo do grande Mufti de Jerusalém.*

O regime de Bagdá, no início da Segunda Guerra Mundial, havia cortado relações diplomáticas com a Alemanha (sem declaração de guerra), mas se recusou a fazê-lo com a Itália, representada em Bagdá pelo Embaixador Luigi Gabrielli. O Iraque, na época, era vinculado a um tratado com o Reino Unido, estipulado em 1930, depois do fim do mandato britânico sobre a ex-Mesopotâmia, que permitia aos ingleses manter duas bases: a primeira em Habbaniya, perto de Bagdá, e a segunda em Shaiba (Sul do Iraque). Sob a égide desse tratado, o Iraque devia consentir passagem livre às tropas inglesas em todo o território.

No início do verão de 1940, depois da repentina queda da França e a perda de Dunquerque com todo o armamento pesado do Corpo Expedicionário britânico, o Comando do Oriente Médio viu-se com poucos meios. O momento mostrou-se propício a El-Khailani e ao grande Mufti. Altos oficiais se reuniram com o objetivo de passar a posição do Iraque de neutra a aliada do Eixo. Essa coordenação era feita por um comitê, que logo iniciou negociações, informando Berlim e Roma da precária posição da Inglaterra no Iraque.

Foi marcado um encontro em Ancara (Turquia) entre o enviado iraquiano

Naji Shawkate e o Embaixador alemão Franz von Papen. Shawkate apresentou a Von Papen a proposta do comitê a 7 de julho de 1940. Quarenta e oito horas depois, ao longo de Punta Stilo, houve o primeiro contato entre forças aeronavais italianas e a Mediterranean Fleet.

Um aparente sucesso italiano, ainda que parcial, com o afundamento de quatro navios ingleses, contribuiria para a elevação do moral. Infelizmente, o oposto ocorreu...

A inércia italiana, na Líbia, configurou-se no verão e outono de 1940. A fraca conduta na guerra do Mediterrâneo, a recusa do envio de forças blindadas, por parte dos alemães, era o prelúdio da ofensiva inglesa.

A 9 de dezembro de 1940, a Western Desert Force, inteiramente motorizada, iniciou um reconhecimento que se transformou em uma ofensiva de grande escala. Em pouco mais de dois meses, a Décima Armada** italiana foi destruída.

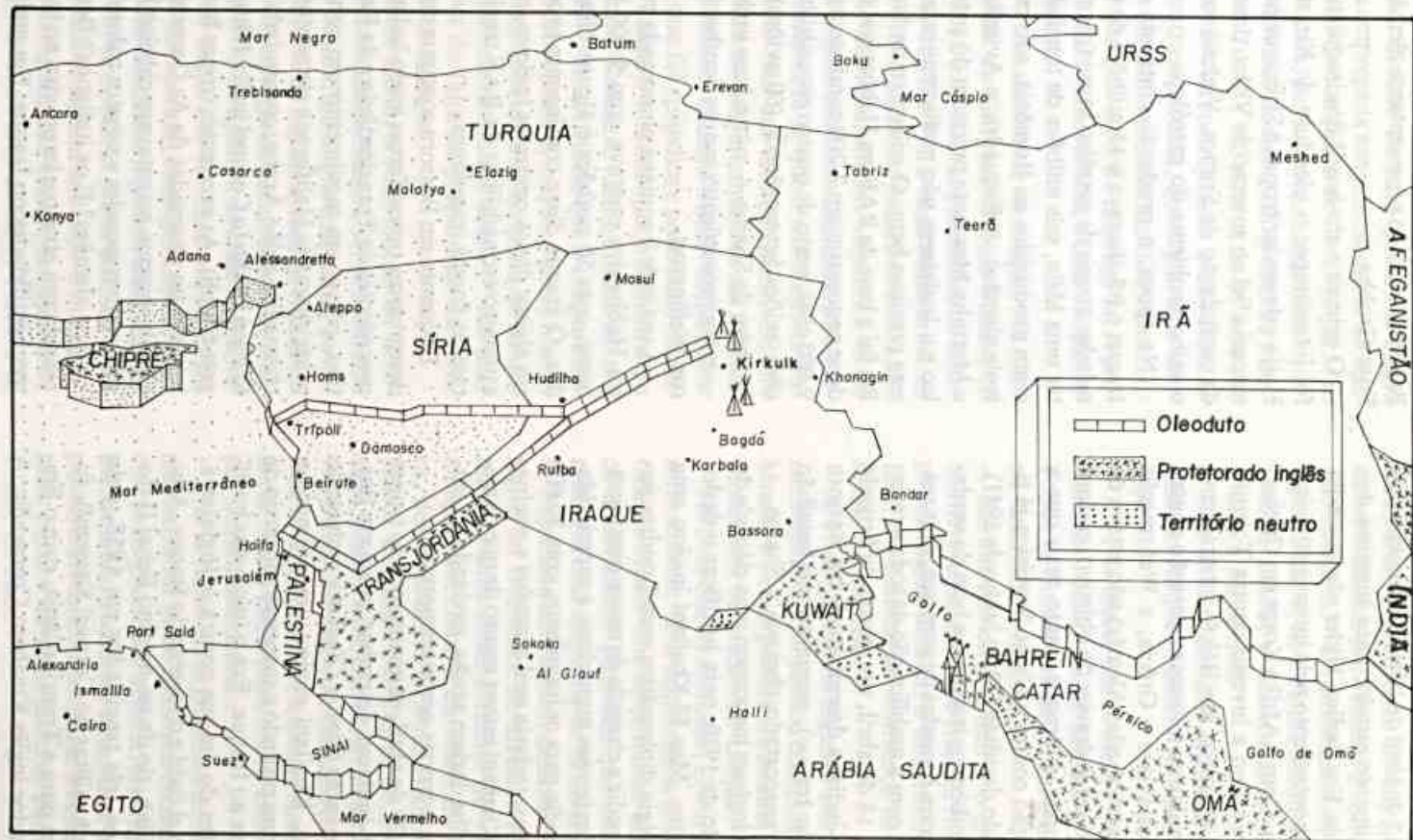
No Iraque, o contragolpe foi imediato. No fim de janeiro de 1941, El-Khailani foi obrigado a retirar-se e o governo assumido por Nuri el-Said, elemento de confiança dos ingleses.

A chegada, na Líbia, do Afrika Korps e a contra-ofensiva italo-alemã culminaram com a conquista de Cirenaica (enquanto Tobruk, assediada, permanecia em mãos inglesas). Reacendiam-se as esperanças de El-Khailani e do Mufti.

Na primavera de 1941, o Eixo estava em ofensiva na península balcânica e tudo levava a crer, e realmente ocorreu, na expulsão dos ingleses da Grécia e de Creta.

*NT: Chefe religioso muçulmano que resolve em última instância as controvérsias civis ou religiosas.

**NT: No original *Armata*. Esta palavra em português não causa dúvida, porém em italiano pode indicar, além de armada, esquadra, exército ou ainda reunião de dois ou mais corpos do exército. Não é descartado, na tradução, este último significado.



A 1º de abril de 1941, El-Khailani deu um golpe de estado, para surpresa dos alemães. Em Berlim, Hitler não escondia o desapontamento pela intempestiva iniciativa. Com o Afrika Korps em Cirenaica e próximo a investir contra Tobruk, e com as tropas nos Bálcãs inteiramente absorvidas na iminente operação contra a Iugoslávia e a Grécia, a Wehrmacht (Forças Armadas Alemãs) não estava de acordo em se desviar do objetivo, enviando tropas ao Iraque, tanto mais que a operação contra a União Soviética já tinha sido decidida (22 de junho de 1941).

Também os ingleses, a bem da verdade, foram tomados de surpresa, mas reagiram com a mobilização de toda a reserva. A 18 de abril, um grupo da brigada anglo-indiana desembarcou em Bassora (Sul do Iraque), enquanto um batalhão aerotransportado chegava a Shaiba.

Os ingleses invocaram uma cláusula do tratado de 1930, para justificar o deslocamento. Mas El-Khailani iniciou uma estratégia diplomática com Londres para impedir a chegada de novos contingentes. Em termos numéricos, a superioridade pendia para os iraquianos, com 30.000 homens, todavia mal armados e equipados. Khailani estava seguro de que os alemães lhe dariam a mão, enviando a Luftwaffe e tropas aerotransportadas.

A 29 de abril, enquanto outras tropas anglo-indianas desembarcavam em Bassora e caças *Gloster Gladiator* vinham do Egito, Khailani enviou um ultimato a Londres pedindo a suspensão do envio de tropas ao Iraque. Era o início das hostilidades do Iraque contra a Inglaterra. Num el-Said e o regente do Iraque, Abdul Illah, tio do rei-menino Feisal II (todos os três trucidados em 1958, pelo *putsch* militar do Coronel Kassem), fugiram para a Transjordânia, com o Embaixador inglês Kinahan Cornwallis. A

Bagdá retornou o representante alemão, Fritz Grobba.

O primeiro ato hostil dos iraquianos foi interromper o oleoduto de Kirkuk-Haifa e de enviar tropas à Síria, que permanecia fiel ao governo de Vichy, depois da capitulação da França. Vinha à tona o velho problema do petróleo.

Na época, a produção conjunta do Iraque e Irã chegava a 15 milhões de toneladas anuais de petróleo bruto (para se ter uma idéia, seis milhões de toneladas eram produzidos na Romênia, sob controle alemão). A Esquadra, a Aviação e a Marinha Mercante precisam do petróleo e a Inglaterra não podia renunciar a este precioso bem. O epicentro da batalha foi a base da RAF em Habbaniya, onde se concentravam 2.200 combatentes e 9.000 civis, perto de quatro esquadrilhas, com aviões heterogêneos (60 aviões), e também de Shaiba — outra base inglesa — eram provenientes outros bombardeiros *Wellington*.

A unidade iraquiana empregada contra Habbaniya contava com 9.000 homens, com 50 canhões e alguns blindados. O ataque desse contingente produziu alguns danos contra os ingleses, mas as quatro esquadrilhas da RAF trucidaram as forças iraquianas.

Enquanto em Bassora continuavam a desembarcar outras forças anglo-indianas procedentes da Transjordânia e da Palestina, pôe-se em movimento um contingente chamado Habforce e elementos da chamada Legião Árabe, comandada pelo Paxá Glubb (o Coronel inglês John Baggott Glubb). As excelentes tropas hasemitas eram chamadas de As Garotas de Glubb, porque ostentavam cabelos longos, roupas grandes e sapatos coloridos.

E os alemães? E os italianos? Berlim reagiu com atraso e improvisado ao início das hostilidades no Iraque. Em maio, a

única divisão de pára-quedaistas alemã era empregada sanguinosamente na operação de conquista de Creta (Operação *Mercur*), paga a preço caro, com a perda de 3.000 homens, 200 aviões de transporte *Ju-52* e 320 pilotos do 8º e do 11º Corpos Aéreos. Quanto à 22ª Divisão Aerotransportada, que vigiava os campos petrolíferos romenos de Ploesti, Hitler não quis saber de empregá-la. A própria Luftwaffe reduziu a intervenção ao mínimo.

O comando do ar no Iraque, sob o comando do Coronel Werner Junck, só contava com duas esquadrilhas de bombardeiros *He-111* e caça-bombardeiros *Me-110*. Quando os primeiros aviões alemães aterrissaram em Mossul, a 13 de maio, após escala em Damasco e Palmyra, descobriu-se que o combustível iraquiano não era idôneo: inconveniente paradoxo, pois combatia-se em um mar de petróleo. Quanto à intervenção italiana, essa foi episódica e pouco convincente. Tanto é verdade que o Ministro do Exterior Galeazzo Ciano anotou em seu diário: "A notícia de que o Iraque estava aprisionado e, o que é pior, nossos aviões, após um mês do início do conflito, não entraram em ação..." Eis uma prova da falta de preparação da aeronáutica italiana.

Com efeito, a intervenção da aeronáutica italiana limitou-se, nos últimos dias do conflito anglo-iraquiano, ao envio a Rodi de alguns aviões de transporte *S-82*, carregados de material bélico, alguns *S-79* de apoio e de uma esquadrilha de caças *CR-42*. Esta esquadrilha, antes de retornar, conseguiu abater dois *Gloster Gladiator* ingleses, danificando um terceiro. Sob o plano político e diplomático, Berlim solicitou a intervenção do regime de Pétain, para ajudar os iraquianos, através da Síria. Tratava-se

da aplicação da diretiva nº 30, emanada tardiamente por Hitler a 23 de maio, que exortava: "O movimento de libertação árabe é, no Oriente Médio, nosso natural aliado, o nosso aliado natural contra a Inglaterra."

Nos últimos dez dias de maio, a partilha do Iraque já estava fechada pelos ingleses.

A 31 de maio, um só *He-111*, com o Coronel Junck, foi de Mossul a Rodi. Todos os outros aviões foram abatidos ou destruídos em terra.

Rashid Ali el-Khailani e o grande Mufti refugiaram-se no Iraque, enquanto em Bagdá ficaram o Regente Abdul Illah e o homem de confiança de Londres, Nuri el-Said.

A 1º de junho, os ingleses entraram em Bagdá; a 3 de junho, conquistaram Mossul e a zona petrolífera inteira, completando a ocupação do Iraque.

No livro *Guerra sem ódio*, Erwin Rommel escreveu: "Por muitos anos se viu no Oriente Médio uma força militar britânica relativamente pequena, que nos seus melhores dias dispunha de 12 divisões."

Repartida em frentes, deslocadas do Egito ao Irã, essas 12 divisões foram manobradas para a frente de várias companhias, como a do Norte da África, dos Balcãs, do Oriente Médio e da África Oriental. No Cairo, de 1940 a 1942, primeiro o General Archibald Wavell e depois o General Claude Auchinleck foram obrigados a esticar uma cobertura muito curta para cobrir cabeça e pés simultaneamente...

Havia razão no argumento de Rommel lamentar que o Eixo não criasse um centro de gravidade aeroterrestre na Líbia, de modo a ameaçar seriamente o dispositivo britânico e preparar a conquista do Egito e talvez os filões de petróleo a leste de Suez.

O cômputo das forças inglesas, disseminadas sobre uma área imensa, é essencial para compreender a série de dificuldades que Wavell e Auchinleck vieram a defrontar; depois de terem eliminado a ameaça iraquiana, já que tiveram que enfrentar a volta da Síria e do Líbano, fiéis ao governo de Vichy.

A campanha iraquiana revelou a ameaça potencial representada pelo levante francês na Síria e no Líbano. Tanto é verdade que Churchill, a 8 de maio de 1941, antes que fosse *desatado o nó górdio*, no Iraque, observava ao Estado-Maior General Imperial: "Deve-se fazer um esforço supremo para impedir que os alemães construam uma base na Síria, que possam usar como trampolim, para o domínio aéreo do Iraque e Pérsia."

Conseqüentemente, a 14 de maio, a RAF era autorizada a operar contra os aviões alemães no Iraque, golpeando-os durante as escalas entre Damasco, Palmyra e Aleppo. A tensão aumentava muito entre o comando francês do levante e o britânico no Cairo.

Entrava em jogo, na posição do regime de Pétain, contra o Eixo, a dramática lembrança do canhoneamento inglês contra a frota francesa (aliados até há bem pouco tempo) em Mers-el-Kebir e Dacar, no verão de 1940.

O sentimento anglofóbico dos franceses de Vichy e o cálculo dos ingleses em Londres e Cairo serviram como pano de fundo para a campanha contra a Síria e o Líbano, decidida no Gabinete de Guerra britânico a 1º de junho de 1941. Agora, a necessidade de forças representava um problema para o Comando do Oriente Médio.

No momento particular, enquanto o Corpo Expedicionário inglês, na Grécia e em Creta, era evacuado sob um dilúvio de bombas da Luftwaffe, com gran-

des perdas, sobretudo navais, o Comando do Cairo estava encarregado de prover a fronteira líbia-egípcia, reforçar Malta, Tobruk e Chipre e ainda concluir as operações na Etiópia contra os italianos.

Como se isto não bastasse, a campanha no Iraque havia absorvido as últimas reservas. Todavia, o Gabinete de Guerra britânico decide estender a operação ao levante francês.

O resto do Exército francês do Oriente, que em 1940 era comandado pelo prestigioso General Maxime Weygand, estava, em 1941, sob as ordens do General Herri Dentz, que era também o alto comissário do governo de Vichy na Síria. As forças de Dentz compreendiam 18 batalhões, 120 canhões, 90 carros, 354.000 homens (dos quais 11.000 franceses) e ainda 90 aviões, dois caça-torpedeiros e três submarinos.

Com base em experiências anteriores contra Dacar, Londres achou por bem não empregar as tropas da França Livre de De Gaulle, para evitar exasperar a resistência dos franceses de Vichy. Todavia, devido à falta de tropas para a Operação *Exportação* (nome dado à operação contra a Síria e o Líbano), acabou o comando tendo que utilizar forças degaullistas. A 18 de junho de 1941, a Operação *Exportação* teve início.

O ataque anglo-degaullista desenvolveu-se da Palestina até a costa do Líbano; e do Iraque, ao longo do vale do Eufrates, enquanto outra força seguia a direção da ferrovia que conduzia a Aleppo. Estava claro que pegar as forças de Dentz não seria fácil.

Imediatamente, o ministro das Relações Exteriores registrou em seu diário: "De Gaulle entrou na Síria. Qual será a reação dos franceses?" E prosseguindo: "As notícias da Síria são ainda bastante incertas, mas parece que um contingente

expressivo da força de Dentz se ligará com os degaullistas.”

Na realidade, à parte os esporádicos episódios de passagem de fileiras de Vichy, para as da França Livre, a pequena armada de Dentz estava pondo em dificuldade o atacante. E as coisas se complicaram, posteriormente, quando, em meados de junho, Wavell e seu exército, na última ofensiva contra as tropas ítalo-germânicas, no território egípcio, fracassaram. Não só o ataque falhou, mas a Western Desert Force perdeu mais de uma centena de carros de combate, transportados com muita dificuldade da Inglaterra ao Egito, através do Mediterrâneo.

Naqueles dias, cruzar o Mediterrâneo com segurança era um ato somente possível com o beneplácito do Eixo. Uma ponte aérea entre a França (Vichy) e a Síria era estabelecida para enviar reforços a Dentz.

No mar, alguns episódio desagradáveis, como o ocorrido na costa libanesa, deixaram o caça-torpedeiro* *Jervis* gravemente avariado e duas torpedeiras atingidas por um ataque aéreo francês.

Lento e sangüinário foi o resultado do avanço das tropas de Wilson e de Le Gentilhomme, enquanto eram empregadas uma brigada da Sexta Divisão australiana (que havia participado das operações na Líbia em 1940) e duas brigadas da Décima Divisão indiana.

A 21 de junho, as tropas da França Livre entravam em Damasco e envolviam Beirute; nos dias seguintes, tropas motorizadas inglesas, provenientes da fronteira iraquiana, ocupavam Palmyra.

Naquela mesma hora chegava a notícia do ataque alemão à Rússia, um

evento decisivo para a guerra na África Setentrional e Oriente Médio**.

Escreveu sobre o assunto um oficial de informações de Rommel: “Quase um calafrio no calor do entusiasmo que continuava a animar a tropa depois da vitória de Sollum e a falência das operações inglesas...”

Por outro lado, os alemães e italianos não estavam dispostos a apoiar o Iraque contra a Inglaterra. A intervenção do Eixo reduzia-se a alguns ataques aéreos alemães contra navios ingleses.

Finalmente, a 12 de julho, Dentz assinou o armistício, quando os combates chegavam a 20 quilômetros de Beirute.

As perdas inglesas e degaullistas foram em torno de 4.200 homens, entre mortos, feridos e desaparecidos; 6.500 foram as perdas de Dentz, que tinha transferido para a França os ingleses feitos prisioneiros; mas Churchill, indignado, intimou o recolhimento dos homens antes do armistício.

A 1º de agosto de 1941, Churchill manifestava a necessidade de expulsar os membros da comunidade alemã que estavam no Irã e lembrava: “No caso de a Rússia sucumbir, devemos estar prontos a ocupar os campos petrolíferos do Irã, porque, em tal circunstância, a pressão alemã sobre os persas seria irresistível.”

A projeção de uma vitória de Hitler no Oriente era extremamente preocupante para a Inglaterra. Com base na diretiva nº 32 (concedida após a operação na Rússia, ou Operação *Barbarrussa*), o Irã e o Afeganistão figuravam ativamente nos futuros planos da Wehrmacht, para ameaçar a Índia, centro do império inglês.

Por outro lado, a mesma Alemanha, nos anos 1936/37, considerava Teerã e Cabul amigos e aliados em potencial.

* NT: no original, *cacciatorpediniere*.

** NT: Devemos nos lembrar de que, com a invasão da Rússia, os recursos deviam para lá ser carreados.

Em Cabul, o homem de confiança era o ministro da Economia e presidente do Banco Nacional do Afeganistão, Abdul Majidkhan, e na capital iraniana os tentáculos já tinham chegado ao trono.

Segundo uma avaliação (talvez exagerada) do Serviço de Informações inglês, encontravam-se, parte no Irã e parte no Iraque, 20.000 alemães, entre técnicos, comerciantes, professores, arqueólogos e turistas. O Xá Reza Pahlevi — que mudou o nome do país de Pérsia para Irã — mostrava simpatia para com a Alemanha e a Nova Ordem.

No fim de 1937, professores alemães ensinavam na universidade da capital iraniana e técnicos controlavam programas radiofônicos, telefones e telégrafos, assim como a construção da ferrovia transiraniana (completada pelos aliados, para abastecimento da União Soviética). O Irã havia, em suma, aceitado a colaboração da Alemanha nazista para modernização do país, para os quais o xá e seus ministros tinham concedido uma larga participação nos negócios internos e comerciais.

Esta era, pois, a situação quando Churchill considerou a possibilidade de ocupação do Irã. O grande temor era que os alemães pudessem iniciar uma grande campanha no Oriente Médio, desembocando no Norte da África e no Cáucaso.

À parte as preocupações de ordem estratégica, estavam naturalmente as de interesse econômico, que dominavam o pensamento de Londres: quanto do petróleo iraniano era considerado irrenunciável.

É bem verdade que, depois da campanha contra o Iraque e contra os franceses de Vichy, na Síria e no Líbano, os ingleses tinham melhorado bastante a sua posição no Oriente Médio, mas temia-se bastante pela queda da União Soviética.

Em Moscou, o Alto Comando soviético, ou seja, Stalin, pensava em ocupar o Norte do Irã para lá permanecer.

A 17 de agosto de 1941, os embaixadores inglês e soviético alegaram, baseados num tratado soviético-iraniano de 25 de fevereiro de 1921, o direito da União Soviética *proteger o Irã* no caso de o país ser ameaçado por forças estrangeiras.

O Irã, segundo os ingleses e soviéticos, pululava de agentes alemães. O xá tentava argumentar que havia somente 676 residentes com nacionalidade alemã. Porém, a Armada soviética ao norte e as tropas da Commonwealth ao sul já se engajavam. As operações militares iniciaram a 25 de agosto.

A Royal Navy atacou duas canhoneiras iranianas, pondo-as a pique.

Na frente terrestre, as operações foram rápidas.

No setor de Abadan (sendo a refinaria o primeiro objetivo), entrou em ação a Oitava Divisão indiana; no setor de Khanaqin, operavam a Nona Brigada Blindada, um regimento blindado indiano e quatro batalhões de infantaria motorizada.

A proteção aérea era assegurada por um esquadrão de caças da RAF.

As unidades da Commonwealth, dispondo de sólida base na zona de Bassora, espalharam-se no setor meridional iraniano, enquanto alguns contingentes desembarcavam em Bender Shapur (Golfo Pérsico).

Simultaneamente, unidades provenientes da Geórgia ocupavam Marand, enquanto outras tropas soviéticas desembarcavam em Pahlavi e Bender, e rumavam em direção a Teerã. O Exército iraniano, sob o comando do General Quinan, dispunha de somente três divisões no Sul e duas no Norte: uma força completamente insuficiente para conter a invasão russa e inglesa.

O Irã, segundo os ingleses e soviéticos, pululava de agentes alemães. O xá tentava argumentar que havia somente 676 residentes com nacionalidade alemã. Porém, a Armada soviética ao norte e as tropas da Commonwealth ao sul já se engajavam. As operações militares iniciaram a 25 de agosto.

A Royal Navy atacou duas canhoneiras iranianas, pondo-as a pique.

Na frente terrestre, as operações foram rápidas.

No setor de Abadan (sendo a refinaria o primeiro objetivo), entrou em ação a Oitava Divisão indiana; no setor de Khanagin, operavam a Nona Brigada Blindada, um regimento blindado indiano e quatro batalhões de infantaria motorizada.

A proteção aérea era assegurada por um esquadrão de caças da RAF.

As unidades da Commonwealth, dispendo de sólida base na zona de Bassora, espalharam-se no setor meridional iraniano, enquanto alguns contingentes desembarcavam em Bender Shapur (Golfo Pérsico).

Simultaneamente, unidades provenientes da Geórgia ocupavam Marand, enquanto outras tropas soviéticas desembarcavam em Pahlavi e Bender, e rumavam em direção a Teerã. O Exército iraniano, sob o comando do General Quinnan, dispunha de somente três divisões no Sul e duas no Norte: uma força completamente insuficiente para conter a invasão russa e inglesa.

A 26 de agosto, os soviéticos alcançaram Dilman, Tabriz e Ardabil, enquanto tropas aerotransportadas inglesas se apoderavam do centro petrolífero da Naft-i-Safid e unidades motorizadas, provenientes de Bassora, ocupavam Ahvaz.

A 28 de agosto, os soviéticos estavam em Maragha, e os ingleses, em Karind, Gilan e Kermashah.

No mesmo 28, foi firmado um armistício entre Inglaterra, União Soviética e Irã, depois que em Teerã, rapidamente,

se formou um governo com Mohammed Ali Furughi, presidente do Conselho. Não obstante, os soviéticos continuaram a avançar, ocupando Quazvin.

Os ingleses, preocupados com os avanços russos, já a 80km de Teerã, aceleraram as operações, indo ao encontro dos soviéticos em Quazvin. Após um acordo, o avanço cessou.

A 9 de setembro, chegou-se a uma solução, na qual o território foi dividido em três zonas: o norte, soviético; o sul, inglês, e, ao centro, uma área neutra.

A 17 de setembro, ingleses e soviéticos se retiraram, deixando a capital como zona neutra.

Sob o plano político e dinástico, as conseqüências foram imediatas.

O Xá Reza Pahlevi, acusado de ser simpático aos alemães, devia abdicar em favor de seu filho Mohammed. Exilou-se nas Ilhas Seychelles e depois em Johannesburg, onde morreu, em 1944.

Ingleses e soviéticos saíram à caça do Primeiro-Ministro iraquiano Rashid el-Khailani. Este tinha fugido para a Turquia, e se refugiou em Berlim, em novembro de 1941.

O outro procurado foi o grande Mufti, que se refugiou na delegação japonesa em Teerã.

Para evitar um fim trágico, o Serviço de Informação Militar italiano foi mobilizado. O Ministro Plenipotenciário italiano em Teerã, Luigi Petnicci, o Embaixador em Ancara, Ottavio De Peppo, o Cônsul de primeira classe em Istambul, Alberto Mellini Ponce de Leon, e o agente diplomático Arnaldo Piccarolo fizeram sua parte. O grande Mufti foi obrigado a cortar a barba e usar outros trajes e se unir à colônia italiana em Teerã, que se dirigiu em retirada à neutra Turquia. Finalmente, chegou a Roma em 11 de outubro, e a Berlim, em 6 de novembro de 1941.

Depois de 1945, a União Soviética hesitou muito antes de se retirar do Irã, talvez vindo a ser pressionada pelo fato de somente os EUA possuírem o monopólio da bomba atômica.

A RIQUEZA DO BRASIL
DEPENDE DO MAR



TUDO PELA PÁTRIA

O SESQUICENTENÁRIO DE NASCIMENTO DOS ALMIRANTES GUILLOBEL, JACEGUAÍ E BALTHAZAR*

CARLOS BALTHAZAR DA SILVEIRA
Capitão-de-Mar-e-Guerra

Não poderia me furtar à honra de lembrar nesta Casa — guardiã da memória naval — as figuras dos grandes almirantes cujos sesquicentenários ora comemoramos. Sou-lhe muito grato, Senhor Comandante Max Justo Guedes, pelo convite para ocupar esta tribuna. Dizia o Mestre Tristão de Ataíde que “o passado não é o que passou, porém o que ficou do que passou”.

Não me é ilícito deixar de passar aos meus contemporâneos o que ficou das longas conversas e leituras orientadas por meu pai, que teve o privilégio de conviver intimamente com duas das figuras ora enfocadas: o Almirante Balthazar e o Almirante Jaceguai, que o considerava como filho e com quem se encontrava religiosamente nas tardes de sábado em Santa Teresa.

Meu avô não transmitia certas passagens da vida naval para não melindrar determinados personagens; dizia, então, que “no panteão da História havia lugar para todos”. Quanto a Jaceguai, seu temperamento exuberante não sabia ocultar coisa alguma. Um fazia a História; o outro, carinhosamente, procurava ocultar as fraquezas inerentes à natureza humana.

Ambos nasceram em 1843 e juntos fizeram o curso da Escola Naval, sendo Balthazar o chefe de classe e Jaceguai o número dois. Durante toda a carreira, a inveja jamais arranhou a amizade, o respeito entre ambos.

Balthazar, órfão de pai aos oito anos, teve em sua mãe uma guia excepcional, que, para a manutenção da família, cos-

* Palestra proferida pelo autor no SDGM, em 26/5/93.

turava uniformes militares, incansavelmente. No Colégio Todos os Santos teve dispensado o pagamento de suas contribuições escolares, em virtude de sua aplicação. Preparava-se para ingressar na Faculdade de Direito de Olinda, para seguir a carreira paterna, quando, graças ao seu conceito, recebeu como prêmio uma entrada para uma exibição teatral. Num dos camarotes do teatro em Salvador, estava o comandante da Fragata *Constituição* e alguns dos seus oficiais, impecavelmente fardados. O menino de 13 anos, que já apreciava a música erudita, deixou de olhar para o palco e fixou-se no camarote naval. No dia seguinte, da beira do mar, encantava-se com a graça da garça de velas enfunadas, levantando ferros e deixando para trás a Baía de Todos os Santos; e, a despeito das objeções maternas, originárias das angústias da separação, rumou para a corte.

Falaram mais alto suas origens que têm lugar em D. Afonso III, rei de Portugal, o primeiro governante a vislumbrar a fatalidade histórica de sua terra: lançar-se ao mar; e de D. Carlos Balthazar da Silveira, que participou da epopeia da navegação portuguesa, no fim do século XV e na primeira metade do século XVI, inclusive comandando uma das naus da frota de Cabral no descobrimento do Brasil (*Livro das Armadas*).

Não se conhece a inspiração que levou Arthur Silveira da Mota, o futuro Barão de Jaceguai, à Academia de Marinha. Seu avô, Joaquim Inácio Silveira da Mota, magistrado muito respeitado, teve três filhos: dois nascidos em Goiás e um na Bahia. O seu pai, José Inácio, nascido em Goiás, foi o que mais se destacou no cenário político nacional: ca-

tedrático da Faculdade de Direito de São Paulo, deputado provincial e geral, senador pela Província de Goiás e conselheiro de estado. Seu tio Inácio Francisco, Barão de Vila Franca, presidiu as Províncias do Piauí, Ceará e Rio de Janeiro, onde se radicou e gozou do prestígio da nobreza cafeeira fluminense, inclusive do Visconde de Ururá, genro do Duque de Caxias.

José Inácio, mais conhecido como Senador Silveira da Mota, era um vanguardeiro das reformas radicais, defendendo o que ele próprio chamava de socialismo, mas que, no fundo, talvez não passasse de inconformismo com as injustiças sociais, que o *homem lobo do homem* não tinha e não tem interesse de eliminar. Seu verbo candente, seu desassombro faziam-no temido e, conseqüentemente, respeitado. No intuito de amparar seu filho, dá-lhe, como padrinhos de batismo e de crisma, Caxias e Tamandaré.

Chega-se, assim, a compreender o temperamento explosivo do futuro Jaceguai. Logo nos primeiros dias da Campanha Lopezguaia*, vai servir no estado-maior do Almirante Tamandaré, onde tem a oportunidade de suprir, com sua inteligência e seus conhecimentos profissionais, as lacunas de um traga-vagas, cuja bravura estava limitada pela força dos anos e que as sucessivas lutas para a consolidação do Império impediram maior intimidade com os livros.

Na leitura do seu trabalho *Reminiscências da Guerra do Paraguai*, percebe-se claramente como o primeiro-tenente soube aproveitar as circunstâncias para justificar sua meteórica carreira e o título, com grandeza e por bravura, de Barão de Jaceguai.

* Termo aplicado pelos oficiais antigos à guerra contra o ditador Solano López.

Relendo esta obra, que reputo indispensável àqueles que devem aspirar atingir o Almirantado, o mérito real e o respeito fundamentado têm que ser cultivados desde os primórdios da carreira. A Marinha tem, realmente, três postos: o tenente, o comandante e o almirante. Se o tenente tem que se aprofundar na técnica, na minúcia do equipamento, deve, outrossim, familiarizar-se, paulatinamente, com os grandes problemas estratégicos e haurir conhecimentos nos testemunhos dos que o antecederam, a fim de não chegar ao almirantado como um tenente recoberto de bordados.

Desde o início da Campanha Lopez-guaia, pertenceu ao Estado-Maior do Comandante-em-Chefe das Forças Navais, quando teve a oportunidade de privar com os grandes chefes da guerra, como Mitre, Flores, Osório, Deodoro e Mallet, entre outros. Nessa condição privilegiada, participa da passagem do Rio Paraná, quando o Exército Brasileiro desembarca em solo paraguaio pela primeira vez. Foi, salvo engano, a primeira operação combinada entre a nossa Marinha e o Exército. Coube ao Tenente Silveira da Mota observar o apoio de fogo da Esquadra às tropas de desembarque; vê "a metralha dos navios varrendo a frente da coluna invasora e, para que esta não fosse ofendida à medida que ia avançando, o terreno ganho era assinalado à margem do rio por uma bandeira de que era portador o então Primeiro-Tenente Balthazar da Silveira". Osório desembarca à frente de um piquete, toma a lança do seu clarim e investe com a sua peculiar e inigualável bravura. Talvez temerária... mas, certamente, eletrizante, contagiante, que fazia com que a tropa o tivesse como o chefe amado e respeitado. Uma forte chuva, durante duas horas, interrompe as operações. Tamandaré manda seu secretário, o Primeiro-Tenente Silveira da Mota, procu-

rar o General Osório, que é encontrado, tranqüilo, sob a sombra de uma frondosa árvore. Este, de próprio punho, faz um ras-cunho topográfico do terreno percorrido até o ponto onde se achava.

Note-se, nesta preocupação de Tamandaré com o destino de Osório, como é importante e frutífero o relacionamento entre os chefes. Entretanto, acontece Curupaiti e os altos comandos militares tiveram de ser reformulados. Tamandaré deixa o comando, sendo substituído pelo Almirante Joaquim José Inácio. Todo o seu estado-maior recebe uma promoção e, assim, Arthur Silveira da Mota chega a capitão-tenente. Tamandaré sentia-se pesaroso em ver seu secretário por cerca de dois anos tornar-se um mero oficial embarcado. Caxias, já comandante-em-chefe, convida-o para ser seu ajudante-de-ordens. Silveira da Mota quer algo mais: o comando de um navio em operações de guerra. Todavia, por escrúpulo ético, não queria que sua nomeação para o comando fosse feita em "verba testamentária" (sic). Depois de curiosas idas e vindas, finalmente "por influência espontânea do Marquês de Caxias, a quem eu, desgostoso, me apresentara pedindo-lhe para servir no Exército, como simples voluntário da pátria" (sic), recebe o comando do *Barroso*. O Primeiro-Tenente Custódio de Melo, naufrago do *Rio de Janeiro*, na correspondência a sua noiva Janu, constante da Coleção Wanderley Pinho, no Arquivo Nacional, não esconde sua decepção com o preenchimento desse comando. O antagonismo entre Custódio e Jaceguai, que teve esse início, nunca teve fim.

No célebre *Pepys Diary*, encontra-se:

"*Four things came not back*

- *the spoken word*
- *the speed arrow*
- *time past*
- *the neglected opportunity*".

Em 18 de fevereiro de 1868, cobre-se de glórias na passagem de Humaitá; sob seu comando, o *Barroso* é o primeiro navio a ultrapassar a *soi-disant* inexpugnável fortaleza.

O senso de oportunidade nada mais é do que, num lampejo, ter-se a opção do certo, do conveniente, da rota mais inteligente. Capitão-tenente em 1º de janeiro de 1867, capitão-de-fragata em 14 de março de 1868, capitão-de-mar-e-guerra em 2 de dezembro de 1869, chefe-de-divisão em 9 de agosto de 1879, chefe da Esquadra em 14 de julho de 1883, reformado no posto de vice-almirante em 31 de outubro de 1887, reintegrado ao serviço ativo em 13 de outubro de 1900, como vice-almirante. Ressalte-se que, com 24 anos, é herói em Humaitá e promovido a capitão-de-fragata; com 36 anos é contra-almirante, e, aos 40, vice-almirante. Nessa vida meteórica, rapta uma jovem atriz de uma companhia de teatro italiano. O Imperador proibe a sua entrada na Quinta de São Cristóvão; contudo, a Imperatriz, italiana, promove o casamento e ambos voltam a freqüentar a corte. É de toda a justiça mencionar que Jaceguai obteve o equilíbrio com o casamento: dificilmente ele encontraria uma mulher tão culta, educada; seu meigo sorriso, seu olhar penetrante o acalmavam, como atestavam os diabólicos aspirantes que retornavam à Escola Naval com todos os cacoetes de revolucionários de 1893.

Em tempo de paz, como capitão-de-mar-e-guerra, comandou por duas vezes, em viagens de instrução, a Corveta *Niterói*, que tinha como instrutores Saldanha e Guillobel. Com as Canhoneiras *Ipiranga*, *Ivaí* e *Braconot*, realiza o levantamento hidrográfico do Rio da Prata. Viaja para a Europa para verificar as novidades em armamentos, torpedos e

construção naval. No topo da carreira, como chefe-de-divisão, é nomeado ministro plenipotenciário em missão especial à China. Em seguida, assume o cargo de inspetor do Arsenal de Marinha do Rio, onde combina a operosidade à construção do Cruzador *Tamandaré*, com a sua indefectível disciplina. Como chefe-de-esquadra (vice-almirante), assume o comando da Esquadra de Evoluções (1883), onde tenta reavivar o profissionalismo naval. Seu capitão-de-bandeira é o seu respeitado colega, amigo e chefe de classe Balthazar e os outros comandantes são Saldanha, José Vítor Delamare, Bastos Varela e Garcez Palha. Foi essa a última comissão no mar de Jaceguai. Foi uma oportunidade ímpar para os dois colegas de turma repassarem os tempos de aspirante, de guerra e de paz instável, quer interna quer externamente. Dispensado do comando em novembro de 1885, pede, em outubro de 1887, sua transferência para a reserva. Com o advento da República, enriquece e empobrece várias vezes, no delírio inflacionário do encilhamento.

Em 10 de outubro de 1900, é reintegrado ao serviço ativo da Armada no posto de vice-almirante e, em 14 de novembro do mesmo ano, assume a direção da Escola Naval.

Este, em rápidas pinceladas, foi Arthur Silveira da Mota, almirante, Barão de Jaceguai, ou, simplesmente, o Barão, que jamais negligenciou uma oportunidade. Com inteligência e bravura, soube bem aproveitar todas as que se lhe depararam. Certa vez, diante de um aspirante, chefe de classe, que convidara para jantar na casa do diretor da Escola Naval, na Ilha das Enxadas, assim se autodefiniu. Para dar toda a intimidade ao encontro, oferece um copo de vinho ao rapaz, que delicadamente agradece. Após o café, já não oferece o

licor, porém um charuto, que, timidamente, o jovem rejeita. Nesse instante, o Barão, esforçando-se para não explodir, convida o aspirante para um inocente jogo de cartas em companhia da Baronesa. Outra vez o convite é declinado. Ai, o Barão, até então dando a impressão de que tinha punhos para cercá-los com rendas, dá um soco na mesa, as cartas voam, a Baronesa suspira e ele se retrata: "pois eu bebo, eu fumo, eu jogo e eu faço outras coisas para manter em equilíbrio este meu temperamento vulcânico".

Os três almirantes, cujo o sesquicentário ora comemoramos, nasceram em 1843, com intervalo inferior a um mês: Guillobel, em 9 de maio, no Rio de Janeiro; Jaceguai, em 26 de maio, em São Paulo; e Balthazar, em 6 de junho, na Bahia.

Balthazar, como Jaceguai, sentou praça de aspirante de Marinha em fevereiro de 1858; enquanto Guillobel ingressou na carreira em março de 1860.

Após a clássica viagem de instrução, José Cândido Guillobel, como guarda-marinha a bordo da Corveta *Bahia*, é promovido, em dezembro de 1864, a segundo-tenente, embarcando no Vapor *Ipiranga*, onde participaria, em 11 de junho de 1865, da Batalha do Riachuelo e, em seguida, das de Mercedes, Cuevas, Curuzu, Curupaiti e Angustura. Foi, em 13 de junho de 1866, promovido a primeiro-tenente e, a 2 de dezembro de 1869, a capitão-tenente. No tempo de paz, embarcou na Corveta *Niterói*, em viagem de instrução dos guardas-marinha, sob o comando de Jaceguai e tendo como companheiro o Capitão-Tenente Saldanha da Gama.

Tendo em vista a precariedade da literatura sobre Hidrografia, inicia um

trabalho hercúleo, cujo o primeiro volume é conhecido como a *Geodésia de Guillobel*, muito elogiado na época. Os tropeços da carreira não permitiram que os demais volumes viessem a lume.

Foi designado para a Comissão de Limites, no Norte do País, e, na esfera do Ministério das Relações Exteriores, segue para a região amazônica. Em 12 de abril de 1872, passou por Parintins*, de onde regressa em 12 de junho de 1873.

Nos anos de paz, subseqüentes à Guerra Lopezguaia, a vida do então Almirante Guillobel não diferiu da maioria dos seus colegas de igual posto, preenchendo, no pitoresco da oficialidade, as marcas da lei de promoções. Esteve embarcado no *Paraná*, *Bahia* e *Greenhalgh*. Foi capitão dos portos no Espírito Santo e serviu como major no Batalhão Naval, do qual se originou o Corpo de Fuzileiros Navais. Em 1879, é promovido a capitão-de-fragata e elogiado pela autoria do substancial Código de Sinais. É novamente colocado à disposição do Ministério das Relações Exteriores, agora para proceder ao reconhecimento dos rios em litígio e do território entre o Império do Brasil e a Confederação Argentina.

Como capitão-de-fragata, é chefe do Estado-Maior da Esquadra de Evoluções, comandada por Jaceguai e com Balthazar como capitão-de-bandeira. Pela única vez, os três brilhantes oficiais servem na mesma comissão.

Os trabalhos de Guillobel no Ministério das Relações Exteriores justificaram seu ingresso no Instituto Histórico e Geográfico, onde sua atuação foi marcante. A República encontrou-o no co-

* Cidade às margens do Rio Amazonas, próximo à fronteira do Estado do Pará.

mando *Riachuelo*, do qual é logo dispensado, para ficar novamente à disposição do Ministério das Relações Exteriores, que o designou para missão especial junto ao governo dos Estados Unidos, em Washington, para tratar da questão de limites com a República Argentina. Em 20 de abril de 1893, já de regresso ao Brasil, é promovido a contra-almirante e nomeado diretor da Carta Marítima, nossa conhecida Diretoria de Hidrografia e Navegação. Exonerado desta, assume, em 1895, a chefia do Estado-Maior da Armada e, um ano após, é nomeado ministro do Superior Tribunal Militar. O Arsenal de Marinha já não era o mesmo dos tempos de Jaceguai: a presença de Guillobel era uma necessidade e o respeitado chefe não desmereceu a confiança nele depositada. Com a ascensão de Balthazar ao Ministério da Marinha, Guillobel assume, pela segunda vez, a chefia do Estado-Maior da Armada e, a seguir, também pela segunda vez, a direção da Carta Marítima.

Nesse rápido bosquejo pela vida do Almirante José Cândido Guillobel, uma faceta merece destaque especial: a fronteira. Imaginem as dificuldades que os demarcadores enfrentavam. Os índios, os apátridas fronteiros, os animais selvagens, a falta de alimentos. Não obstante, em 25 de agosto de 1872, sob a chefia do Barão de Tefé, que tinha como secretário o Capitão-Tenente José Cândido Guillobel, era assinado o termo do assentamento do marco, que indica, definitivamente, na margem direita do Javari, então o ponto mais ocidental da linha de fronteira entre o Peru e o Brasil. Em 1872!

Todavia, foi nas Questões das Missões que a ação de Guillobel mais se fez sentir. O Tratado de Madri, de 12 de janeiro de 1750, fixou os limites dos do-

mínios de Portugal e Espanha na América e na Ásia e, expressamente, no seu artigo V, as lindes entre o Brasil e a Argentina. A tese indiscutível era a de que cada um conservasse o que já possuía — o chamado *uti possidetis* — claramente exposto no preâmbulo do tratado em apreço e sempre acatado pelo nosso Itamarati. Em 1885, concluiu-se um tratado segundo o qual se deveria proceder ao reconhecimento dos rios e da região litigiosa. Entre o trabalho no campo e o da mesa de negociações vai uma enorme distância. Em janeiro de 1890, é assinado, em Montevidéu, um tratado que dividia em partes iguais o território em causa.

A nossa Câmara dos Deputados, em sessão secreta, negou sanção ao Tratado de 1890. Consta que a assessoria técnica de Guillobel foi fundamental para essa histórica e brava decisão.

A arbitragem foi confiada ao Presidente Cleveland, dos Estados Unidos, e a decisão nos foi francamente favorável. Despontou, então, como estrela de primeira grandeza no cenário nacional a figura do Barão do Rio Branco, o qual jamais dispensou a colaboração de Guillobel e que chefiaria a Comissão de Limites com a Bolívia durante oito anos de pleno sucesso, traduzido no total de 1.300.000 quilômetros de fronteira definidos. Vale, neste ponto, ressaltar a contribuição dada pela Marinha na fixação das fronteiras terrestres. Além de Guillobel, colaboraram nesta tarefa: Ferreira da Silva, demarcando 1.600.000 quilômetros; Tefé, com 1.300.000; Ladário, com 600.000; e Braz Aguiar, com 2.300.000 quilômetros. Isto significa que, sob a chefia da Marinha, mais da metade da fronteira terrestre brasileira foi demarcada.

Até aqui falamos de duas figuras exponenciais — Jaceguai de Humaitá e Guillobel das fronteiras terrestres. Ao

falar do Almirante Balthazar, espero dar senão uma espécie de vista lateral da Marinha de sua época, sem colocá-lo como centro de decisões, mas como exemplo de equilíbrio, de contemporização, de desassombro, de desapego às vãs glórias do mundo, de intemerato defensor de sua classe e de sua Pátria. Perseguierei a imparcialidade, sem negar o orgulho de ser seu descendente, sem negar a influência sempre crescente de sua vida por mais longe que eu me achasse dela — ele faleceu em 1913 e eu nasci em 1918. Não foi uma influência de infância nem do primeiro verdor da mocidade, mas, do crescimento amadurecido pelo espírito, e destinada a aumentar cada vez mais com o tempo e a não atingir todo o seu desenvolvimento, senão quando póstuma. Nada como a injustiça de um ostracismo para retemperar as forças, valorizar as verdadeiras amizades e ter tempo para dimensionar os exemplos legados pelos nossos maiores.

Participou o Almirante Balthazar de toda a campanha no Paraguai. Durante os longos cinco anos, não se afastou um só dia do teatro de operações; esteve na passagem de Cuevas, onde obteve o Hábito da Rosa; foi figura de primeiro plano na passagem de 16 de abril de 1866, quando o Exército, comandado por Osório, pela primeira vez, pisou em solo paraguaio; participou de Curuzu, Curupaiti, Humaitá e, em Angustura, aí já no seu primeiro comando, o *Piauí*, até a última expedição naval que ocorreu no Rio Manduvirá, “um dos episódios mais dramáticos da guerra, imprudente expedição, a última em que os nossos bravos marinheiros estiveram ao alcance do ferro e do chumbo paraguaio” (Jaceguai).

Deixemos, porém, que o comandante do *Piauí* descreva o pitoresco (que poderia ser trágico) dessa expedição, não

fosse a energia do bravo Capitão-de-Fragata Jerônimo Gonçalves, seu superior, comandante da força:

“Corríamos para o desconhecido; navegávamos em um rio — se assim lhe podemos chamar — em que os nossos práticos nunca haviam entrado e nunca ouviram falar. A sua largura era tal que parávamos constantemente as máquinas para cortar os galhos de árvores que ameaçavam derrubar as chaminés e os mais baixos galhos arrancavam os ferros dos toldos e as respectivas castanhas de um e outro bordo. De quando em quando, encalhávamos com a proa, ficando ela presa entre grossos troncos de árvores.”

Em 5 de janeiro de 1870, assumiu o comando do *Barroso*, que dois anos antes levava Jaceguai em Humaitá ao patamar da glória. Agora traz, de volta à corte, o Conde d'Eu e seu Estado-Maior.

Após o *Piauí* e *Barroso*, comandou o *Felipe Camarão*, *Pedro Afonso*, *Vital de Oliveira*, *Forte Coimbra*, *Ipiranga*, *Niterói*, *Solimões*, *Araguaia* e o *Brigue-Barca Itamaracá*. A *Solimões* é a capitânia da Esquadra de Evoluções de Jaceguai. Comanda sucessivamente onze navios; é um marinheiro na mais autêntica acepção da palavra. Pouquíssimos oficiais em qualquer Marinha do mundo terão tido essa ventura! Fazia carreira — não preenchia marcas!

Ainda como capitão-de-fragata, integra a Comissão de Melhoramentos do Material de Guerra presidida pelo Conde d'Eu, onde trava substancioso debate com Custódio de Mello acerca da escolha do melhor torpedo: o inglês ou o austríaco. Seus pareceres eram acatados sem restrições. Nessa Comissão permaneceu até pouco depois da implantação da República, quando viu os seus áulicos pares recusarem a sua proposta de

um voto de agradecimento ao Conde d'Eu pela sua sábia condução dos trabalhos.

Em agosto de 1886, é nomeado Comandante do Corpo de Imperiais Marinheiros na Ilha de Villegagnon. Em maio de 1887, o Barão de Ladário, Chefe da Esquadra, submete, por mera perseguição, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Custódio de Mello a um conselho de investigação, composto do Barão de Corumbá, Foster Vidal e Balthazar, que, como relator, sugeriu o arquivamento por ausência de qualquer ilícito ou contravenção disciplinar. Tratava-se, na realidade, de um relatório sobre a construção de navios na Europa, onde Custódio expandia opiniões e conceitos de ordem técnica. Era a primeira vez que desasombradamente — era um capitão-de-mar-e-guerra na ante-sala do Almirantado — enfrentaria uma alta autoridade: não seria a última, desde que a lei, perante a qual somos todos escravos, e a nossa consciência, que só se curva perante Deus, assim determinassem. Coincidência ou não, o fato é que um dos poucos atos de Ladário como ministro foi o Decreto 10.885, de 13 de outubro de 1889, pelo qual nenhum oficial poderia passar mais de três anos numa mesma comissão. Somente dois oficiais foram atingidos: Corumbá foi exonerado do Estado-Maior e Balthazar do Corpo de Imperiais Marinheiros, possivelmente uma das mais fortes unidades da Marinha, tendo em vista o obsoleto da Esquadra, dado o descaso clássico com que ela é encarada nos tempos que se sucedem às guerras. Não entendem o que representa uma força de dissuasão. Não compreendem que uma Marinha não se improvisa.

A 15 de novembro estava em casa sem comissão e, no dia seguinte, compareceria ao Paço para marcar com sua presen-

ça, de forma indiscutível, sua posição diante do *pronunciamento* da véspera, a que o povo assistiu bestializado, na insuspeita opinião de Aristides Lobo. Seria o primeiro pronunciamento de uma série infundável a que a Nação brasileira assistiria durante toda a vida republicana. É preciso ressaltar desde esse instante, a alergia que dominava a elite intelectual brasileira e, obviamente, o Almirantado, diante dos vocábulos: *junta*, *pronunciamento*, *gobierno provisório* e sinônimos correlatos.

Em 8 de maio de 1890, Balthazar atinge o Almirantado e volta ao mar, no comando da Divisão de Cruzadores, tendo como capitânia a *Niterói*, que, por duas vezes, esteve sob seu comando.

Em 24 de julho, transfere o pavilhão para o *Aquidabã*, que, com a *Guanabara*, comandados pelos seus colegas de turma e fraternos amigos, Carlos e Júlio Noronha, iria em missão especial aos Estados Unidos. Oficialmente, tratava-se de agradecer pelo reconhecimento do novo regime político brasileiro. Na realidade, procurava-se evitar a excessiva influência do imperialismo vitoriano. Contudo, quando o Presidente Harrison sugeriu a Balthazar que todos os empréstimos aos bancos ingleses passassem para Wall Street, o almirante brasileiro lembrou-lhe que desde 1822 o Brasil tinha proclamado sua independência. A elegância não dispensa a firmeza nem a subserviência encanta os poderosos. Balthazar participou de discussões no Senado americano; honrou, enfim, a condição de ministro plenipotenciário que lhe fora outorgada para essa missão.

Não foi, pois, nenhuma surpresa que, diante de tantos sucessos, Deodoro o convidasse para a pasta da Marinha. Declinou do convite. A pasta, então, foi ocupada por Foster Vidal. Aquiesceu,

todavia, em ocupar o mais ambicioso cargo que um oficial de Marinha pode aspirar: chefe do Estado-Maior. Trouxe logo de propor medidas capazes de evitar que, diante do tumulto que tomava conta do país, qualquer aventureiro ousasse faltar ao nosso território.

Terminada a Constituinte, procede-se a eleição presidencial; duas chapas concorrem: Deodoro/Wandenkolk e Prudente/Floriano. Em clima de grande agitação, são eleitos Deodoro e Floriano. A posse de Deodoro foi dramática: diante da demora da comissão incumbida de introduzi-lo no recinto senatorial, virou-se para Lucena e disse: "mais um minuto e meia volta voltar". Na hora de assinar o Termo de Posse, usou as lunetas de Prudente, limpou-as com um imaculado lenço de seda e devolveu-as com a mão esquerda. Indagado o porquê desse lapso na etiqueta, respondeu: "desde o Paraguai, mantenho a mão direita livre para qualquer emergência...".

Em 3 de novembro de 1891, em virtude de sua vivência parlamentarista do Império, Deodoro comete o grave erro de dissolver o Congresso, com a aprovação de todos os governadores, à exceção do Pará, sob a responsabilidade de Lauro Sodré. Não obstante o tumulto no campo político, o Barão de Lucena, ministro da Fazenda de Deodoro, instiga o Almirante Foster Vidal, ministro da Marinha, a criar a Divisão de Operações no Sul, a ser constituída pelas unidades capazes de se movimentarem, oriundas das Divisões sob o comando dos Almirantes Coelho Neto e Marques Guimarães. Profissionalmente, não havia nenhuma razão, nenhum estudo para essa alteração na estrutura das nossas forças navais, feita à revelia do Estado-Maior da Armada. Ao Almirante Saldanha, então recém-promovido, caberia o comando dessa Divisão. Era evidente que tal

criação tinha razões políticas, possivelmente um retorno à monarquia.

Mais outro pronunciamento, uma ferida na Lei, que implicaria desprestígio para dois conceituados Almirantes e, principalmente, na decretação da falência do Estado-Maior da Armada, órgão supremo da Marinha e responsável pela sua estruturação. Balthazar não podia permitir que o Estado-Maior da Armada fosse conspurcado. Pede exoneração. Essa é a lição de altivez, de consciência das funções que exerce, de respeito à ética profissional. Como se dizia antigamente, cadeira de chefe não tem cola. Em 20 de novembro, entrega o cargo. A 23 de novembro, Custódio dá um tiro de canhão, que atinge o campanário da Igreja da Lapa dos Mercadores, na Rua do Ouvidor. Deodoro deixa o governo profundamente magoado; basta dizer que, conforme seu expresso desejo, foi enterrado com trajes civis e sem honras militares.

A 29 de novembro, menos de uma semana depois de ter assumido o governo, Floriano convida Balthazar para o Itamarati, então sede do governo, para ouvir sua opinião acerca de um decreto de seu Ministro Custódio de Mello, anulando a promoção de Saldanha ao Almirantado. Diante da repulsa imediata de Balthazar, Floriano diz textualmente: "Meu caro, se sou incapaz de tirar uma largatixa dos punhos de um guarda-marinha, como posso concordar com a retirada dos bordados de um Almirante e um Almirante como Saldanha!". Floriano ainda pede que Balthazar volte ao Estado-Maior, com a segurança de que todas as decisões que viesse a tomar seriam acatadas.

Balthazar volta e elabora uma ordem do dia relatando todas as passagens obscuras da criação da Divisão de Operações no Sul. Custódio censura a ordem

do dia e impede que os jornais a publiquem. Balthazar não admite censura de qualquer espécie e se recusa a ficar sob a jurisdição de Custódio, que não lhe perdoou a atitude de respeito aos bordados de Saldanha e não compreendia a imparcialidade em tais atitudes.

Querendo mostrar a Custódio sua qualidade de Chefe e, de outro lado, querendo prestigiar Balthazar, Floriano convida-o para uma comissão fora da Marinha: a de Governador do Estado do Rio de Janeiro, cujo o descalabro, mencionado nos livros de Oscar Macedo Soares, Miguel de Carvalho e Clodomiro Vasconcelos, era de causar lástima. Em 12 de dezembro de 1891, Balthazar assume o governo do Estado: saneia as finanças, desenvolve ousados programas educacional e de saúde e restitui a dignidade do Poder Judiciário, reintegrando juizes que o arbítrio havia perseguido. Seis meses depois, entrega o governo ao Dr. Porciúncula, eleito pela Constituinte Estadual.

Regressa à Marinha como membro do Conselho Naval. O ambiente nacional está carregado. Floriano convoca o Congresso Nacional que *"aprova todos os seus atos e concede ao Executivo todos os poderes para conservar a ordem e a paz na República"*.

Essa carta branca, outorgada pelo Congresso, foi entendida, por vários setores da opinião pública, como a entronização da Ditadura. Na verdade, não se pode argüir vício legal nesse documento emitido por quem de direito: o Poder Legislativo. Se este Poder abdicou indevidamente de suas prerrogativas, só ao Supremo Tribunal Federal — o pretório excelso — caberia o julgamento.

O que se viu em seguida foi uma série de pronunciamentos: a manifestação dos 13 generais (9 do Exército e 4 da Mari-

nha); depois a revolta do Sargento Silvino na Fortaleza de Santa Cruz; e, *last but not least*, a revolta de 1893.

Não se pode chamar esta revolução *"da Armada"*, uma vez que só um Almirante dela participou e, depois, quando tudo estava consumado, outro se apresentou.

Floriano, alagoano matreiro, deu-lhe a conotação da classe naval e, desse modo, colocou a questão entre Exército versus Marinha; politicamente, obteve a quase unanimidade de sua classe.

E qual a posição do Almirantado?

O Almirante Wandenkolk, senador da República, assina o Manifesto dos 13 Generais; Balthazar, como relator do Conselho de Investigação, conclui pela incompetência do referido Conselho por se tratar de um senador que não poderia ser processado sem a prévia licença de seus pares. Esse respeito às leis não era monopólio de Balthazar. A grande escola do Segundo Império lhe havia ensinado essa postura e, como Jaceguai, Guillobel, os Noronha, Tefé, Saldanha e Foster Vidal, tinha verdadeira *alergia à junta, pronunciamentos, gobiernos provisórios*. Esses almirantes, expoentes da classe, eram de opinião que ao Supremo Tribunal Federal caberia a última palavra.

Por que razão ser revoltoso?

Todos que estudam um pouco da nossa História Naval não podem esconder que a ambição desmedida de Custódio o levou à revolta. *Hay gobierno? Soy contra*. Para a revolta de 93, foram convidados para chefia-la, nesta ordem: Jaceguai, Balthazar, Saldanha, Mello. Os três primeiros recusaram peremptoriamente, com a tese: *"A Marinha não foi criada para fazer revoluções."*

E Saldanha? O que o teria levado à luta, quando tudo estava consumado? Usemos suas próprias palavras, que constam

do livro do Almirante Souza e Silva, um dos seus incondicionais discípulos:

—“impelido pela força dos acontecimentos” e que “só se imiscuiria na política quando minha personalidade se tornar verdadeiramente indispensável”. Resposta a Silveira Martins, negando-se a apoiar Custódio. Em 5 de dezembro de 1893. *Indispensável*, isto é, *árbitro* da situação: Custódio, enfraquecido, *teria* de aceitar sua liderança; Floriano já não encontrava homens para compor seu ministério. É a situação de Cassiano acumulando várias pastas.

Dois dias após, lança o célebre manifesto de 7 de dezembro de 1893.

“A lógica, assim, como a justiça dos fatos, autorizaria que se procurasse à força das armas repor o governo do Brasil onde estava a 15 de novembro de 1889, quando foi conquistado, por uma sedição militar, de que o atual governo não é senão uma continuação.” A 8 de dezembro, conferência com o Conselheiro João Alfredo, Chefe do Gabinete da Abolição.

Em 9 de dezembro de 1893, pede o apoio a cada um dos seis batalhões de infantaria, autores do documento de 17 de dezembro de 1891, cerca de um mês após Custódio ter derrubado Deodoro. Saldanha foi um dos poucos depositários desse documento. Esse pedido de apoio era a evidência de que não poderia dispensar a participação do Exército. O que continha esse documento? Nada mais do que uma profissão de fé republicana.

Mas como, após um manifesto monarquista, dois dias depois, se apela para o apoio de republicanos convictos?

Nem Jaceguai nem os Noronha nem Guillobel nem Balthazar algum dia explicaram a posição de Saldanha. Querer adjetivar esses expoentes de neutros, o que significa a linguagem militar, de

omissos, foi fruto, como lembra o Almirante Helio Leonicio Martins, de um sentimentalismo injusto, sem qualquer embasamento dos Ministros Alexandrino e Guilhem, ocultando do País fatos e posições da mais alta relevância.

Por que razão ser revoltoso? Por que levar inexoravelmente seus comandados à morte e os bens materiais confiados pela Nação ao fundo do mar? A aventura, a improvisação, o quixotismo não tem lugar no planejamento militar.

Por que ser legalista/florianista, se a legalidade era conspurcada, prostituída a todo o instante? Com o aval até então de Custódio.

O maniqueísmo tacanho, medíocre, não pode ser esposado pelos homens que devem e querem usar o livre arbítrio.

Querer adjetivar a revolta de 93 como da Armada, seria o mesmo que considerar o movimento de Aragarças como revolta da Força Aérea.

Permanecia Balthazar no exercício da vice-presidência do Conselho Naval, na companhia de Saldanha e de todos os grandes nomes do Almirantado de então, quando Floriano, para justificar a nomeação de um reformado para o comando da *esquadra legal*, tece considerações pouco lisonjeiras sobre os almirantes da ativa. Balthazar pede reforma. O Coronel Silvestre Travassos, por ordem expressa de Floriano, vai à casa de Balthazar para tentar dissuadi-lo. Balthazar não é homem de atitudes impensadas; deixa a carreira após mais de 40 anos de serviço na guerra e na paz. Recolhe-se à vida privada, podendo dedicar-se exclusivamente à educação dos filhos.

Entretanto, a Bahia de Luiz Viana e a Minas Gerais de Bias Fortes levantam a candidatura de Campos Salles à presidência da República, com o velado apoio de Prudente de Moraes. Antes de ter

assumido a presidência, Campos Salles havia reunido os futuros ministros para discutirem dois graves problemas: a crise financeira e o Rio do Prata. O primeiro, segundo Joaquim Murтинho, era fácil, porque só dependia da nossa vontade: não gastar além das nossas disponibilidades e reconhecer que não era possível agradar *tout le monde et son Père*. Campos Salles saiu do governo debaixo de uma chuva de ovos podres e tomates. Seria, quase certamente, o substituto de Rodrigues Alves se não tivesse falecido. As medidas de arrocho são antipáticas, impopulares; quando, porém, são aplicadas com determinação, inteligência e honestidade merecem das nações o reconhecimento. É o velho dilema: plantar couves ou carvalhos...

O segundo problema era uma partida de xadrez mais complexa. Governava a Argentina o General Roca, que tinha problemas de fronteiras com o Chile e cujo presidente era German Riesco. Interessava a Roca o apoio do Brasil. Concomitantemente, o adido militar do Kaiser iniciava sondagens acerca da conduta da Argentina, no caso de a Alemanha apoderar-se do Sul do Brasil. Diante da extrema delicadeza dos assuntos, o futuro ministro das Relações Exteriores, Dr. Olinto de Magalhães, sugeriu que o Almirante Balthazar aproveitasse a amizade com Roca, nascida nos tempos de tenente nas barrancas do Paraguai, e fosse diretamente a Buenos Aires tratar desses problemas. O ilustre General Garmendia, do Exército argentino, era, para todos os efeitos, o alvo da visita. O Presidente Roca teria expressado que, obviamente, era mais confortável para o seu país ter o Brasil como fronteira do que o Império alemão, o então arrogante vitorioso da guerra de 1870. A prova do êxito dessa missão diplomá-

tica foi a visita de Roca ao Brasil, a primeira de um chefe de estado, enquanto o apreço ao trabalho de Balthazar foi demonstrado pela entrega do único presente a uma única autoridade brasileira: a decantada *espada de Roca*, de seu uso pessoal, mandada confeccionar pelos seus comandados, com a gravação de todas as batalhas de que participou. Esta espada encontra-se aqui, nesta casa.

Como ministro da Marinha, Balthazar preparou a fusão do corpo de maquinistas com o da armada; suprimiu as bases inoperantes, verdadeiras fazendas à beira-mar; não consentiu que fosse extinto o montepio militar, sugerido pelo ministro da Fazenda, Joaquim Murтинho; conseguiu que todos os saldos das verbas orçamentares fossem utilizados no melhoramento da Esquadra e, especificamente, só na compra de navios de guerra; propôs a nomeação de advogados para as praças, quando processadas pela justiça naval, etc.

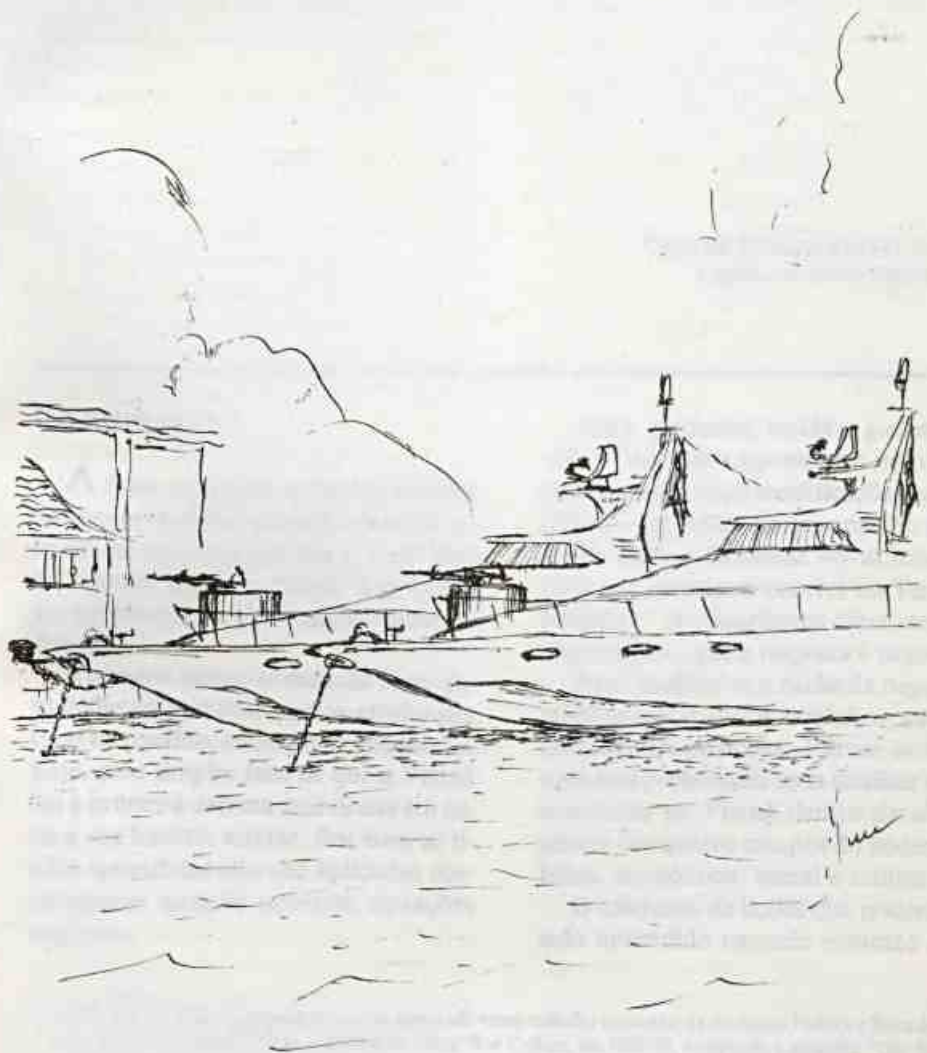
Como definir o Almirante Balthazar? Certamente um chefe de classe completo, que durante cinco anos ininterruptos permanece nos passadiços na frente de combate, do primeiro ao último dia de guerra, dá o seu sangue no 16 de abril e participa da expedição ao Manduvirá, última operação na Campanha Lopezguaia. Comandante de onze navios, concretiza o pensamento de Camões: "a disciplina militar prestante não se aprende, Senhor, na fantasia". Como almirante, comanda uma força de cruzadores, chefia o Estado-Maior da Armada e exerce as funções de ministro da Marinha. Restabelece a ordem, a paz e o desenvolvimento na velha província fluminense. E, como os velhos marinheiros da antigüidade, é um diplomata nato, em Washington e no Prata. Em qualquer posição, o Brasil é a razão de ser de sua vida. Dele, disse Ruy: "Seu nome

sempre foi puro; sua inteligência não tem negadores."

Jaceguai na Academia de Letras, Guillobel no Instituto Histórico e Geográfico e Balthazar na Presidência do Clube Naval honraram a Marinha. Tiveram credibilidade!

O que ficou desse passado não deve ser

exclusivamente objeto de ricas tertúlias de fatos históricos. Devem as lições servirem como exemplos de chefes com grande cabedal profissional, respeitados cada um por seu mérito real e não pelo mérito formal, desassombrados diante dos poderosos, escravos da lei, sem a qual a sociedade não usufrui a paz, a ordem e o progresso.



VIETNÃ: APRENDEU-SE ALGO?*

"Vietnã: The missing will never be forgotten, their glory will live forever."

CARLOS EMILIO RAFFO JUNIOR
Capitão-de-Mar-e-Guerra

INTRODUÇÃO

A frase acima em epígrafe pode ser lida em um quadro que está colocado ao longo do corredor que liga o Luce Hall ao Conolly Hall, no Naval War College, em Newport, RI, Estados Unidos da América.

É possível inferir-se daquela frase que as lições aprendidas, com as glórias obtidas no conflito, estão dissimuladas, até hoje, pelo simples fato de que o Vietnã foi a primeira derrota americana em toda a sua história militar. Por isso, as lições aprendidas não são aplicadas corretamente quando ocorrem situações similares.

Aqui, portanto, reside a grande dúvida: "As lições aprendidas no Vietnã realmente geraram modificações nas políticas e doutrinas americanas no sentido de melhor enfrentar novas insurreições que venham a ocorrer no Terceiro Mundo?" Arriscaríamos dizer, em termos amplos, que a resposta é negativa.

Para analisar-se a razão da negativa, pode-se tentar vários caminhos, com diferentes proposições. Parece-nos que uma boa proposição seria analisar o que aconteceu no Vietnã dentro da abrangência dos quatro campos do poder: político, econômico, social e militar.

O conjunto de lições que poderia ter sido aprendido naquele contexto mos-

* NOTA DO AUTOR: O presente ensaio foi elaborado como trabalho curricular da disciplina Política e Estratégia, do curso Naval Command College, realizado no Naval War College, em 1988/89, e responde à pergunta "Que lições da experiência do Vietnã são aplicáveis aos EUA nas suas respostas às atuais insurreições e conflitos no Terceiro Mundo?".

trará, basicamente, que o grande erro americano foi tentar enquadrar uma guerra revolucionária numa moldura tradicional e, então, montar um conjunto de regras permanentes e efetivas. Em outras palavras, isto significou a vitória do conservacionismo sobre a criatividade.

POLÍTICO E POLÍTICA

A política americana, principalmente durante este século, tem se distinguido por um permanente conflito entre as ações necessárias para que os Estados Unidos da América exercitem sua liderança sobre o mundo livre e sua posição isolacionista, tradicional e histórica, onde a opinião pública tem uma importante participação.

Após a derrota francesa na Indochina, os governos americanos, gradualmente, aceitaram ajudar, em termos de consultoria militar, o governo sul-vietnamita na sua luta contra a guerrilha comunista — o Vietcong.

O Presidente Kennedy foi o primeiro mandatário americano a vislumbrar que o conflito no Sudeste da Ásia obrigaria a uma participação mais efetiva dos soldados americanos. No entanto, o desastre da Baía dos Porcos e a Crise dos Mísseis, em Cuba, juntamente com as declarações de Krushev em apoio às guerras revolucionárias, fizeram com que o presidente americano hesitasse em aumentar os efetivos americanos no Vietnã. Seus assistentes mais próximos — Dean Rusk e Robert McNamara — eram simpáticos à posição da Junta de Chefes do Estado-Maior, que adotou uma postura beligerante em consonância com alguns congressistas, declaradamente *Falcões*.

Era necessário, no entanto, convencer a opinião pública e, através desta, o

Congresso, sobre a real necessidade de uma maior participação americana no Vietnã. A indecisão era grande, o tempo estava passando e o Vietcong estava fortalecendo suas posições.

Como se isso não fora bastante, o governo sul-vietnamita, liderado pelo Presidente Ngo Dinh Diem, era constantemente elogiado pelas autoridades americanas, as quais não percebiam ou não queriam perceber a maneira ditatorial que ele conduzia os destinos daquele país, aliada a um alto grau de corrupção institucional.

As autoridades americanas tinham diferentes opiniões sobre o que estava acontecendo; desta forma, o governo americano decidiu favorecer, indiretamente, um golpe de estado contra Diem, que foi assassinado em 2 de novembro de 1963.

O resultado daquele favorecimento foi que o Vietnã do Sul ficou mergulhado num vácuo de poder, seguindo-se a isso o assassinato do Presidente Kennedy. O Presidente Johnson assume a presidência dos EUA e os comunistas continuam a fortalecer as suas posições no Vietnã do Sul, já agora ostensivamente apoiados pelo Vietnã do Norte. Este tinha legitimidade política e também tinha seus objetivos políticos perfeitamente estabelecidos: unificação do Vietnã como um estado independente sob o regime comunista.

A nova administração americana, sob o comando do discutido Presidente Johnson, um homem de decisão, decide engajar-se, com todos os meios disponíveis, na Guerra do Vietnã e, em 1968, 500.000 soldados americanos estavam lutando no Sudeste da Ásia — uma guerra sem sentido para eles, pois não sabiam, pelo menos, por que estavam lá.

As opiniões políticas americanas — Congresso e opinião pública — conti-

nuavam hesitantes, ora a favor de maior participação americana, ora lamentando os custos e as perdas humanas e pedindo para que seus soldados regressassem para casa. O controle político da situação era tão débil que o resultado foi uma escalada do conflito com cada vez mais envio de tropas, bombardeio aéreo do Vietnã do Norte, participação ostensiva das tropas regulares norte-vietnamitas, expansão da guerra para o Camboja e Laos e uso de bases aéreas na Tailândia.

A administração Nixon, após ter sido *sacudida* pelo escândalo do Watergate e sob a pressão dos movimentos pacifistas, decide iniciar as negociações de paz, ao mesmo tempo em que começa a retirar as tropas americanas do Sudeste asiático. Em meados de 1972, o Exército sul-vietnamita lutava praticamente sozinho uma guerra já perdida.

As indecisões políticas durante o período de 1960 a 1972 causaram um vazio político. Isto não permitiu que os Estados Unidos dirigissem suas ações no Vietnã de uma forma metódica e coerente, com apoio conjunto do Congresso e opinião pública. Foi uma guerra de fato, mas não de direito, pois nunca foi declarada.

ECONÔMICO

O fantástico poder econômico americano, representado pelos seus inesgotáveis recursos humanos e materiais, foi virtualmente drenado para o Vietnã, durante o período da guerra. Bilhões de dólares foram gastos na ajuda ao governo sul-vietnamita, na operação e na manutenção das forças americanas e na tentativa de reconstruir o que era destruído pela guerra.

Aqueles bilhões de dólares não foram capazes nem de quebrar a vontade dos norte-vietnamitas de vencer, nem de levantar o moral das tropas americanas, já cansadas de uma guerra sem sentido. Mais do que isso, todo aquele dinheiro não era mesmo capaz de fazer o povo sul-vietnamita acreditar que suas condições de vida poderiam ser melhoradas.

O esforço conhecido como *construção da nação* (*nation building*) resultou apenas em um amálgama superficial na cultura vietnamita.

Aqui podemos identificar um erro muito comum da cultura americana. Somente o dinheiro não foi capaz de modificar o comportamento do povo, sendo, muitas vezes, razão de humilhação.

Numa guerra revolucionária, onde o fator pobreza está sempre presente, o excesso de generosidade normalmente causa um impacto mais negativo do que positivo.

SOCIAL

Não seria arriscado afirmar que é nesse campo do poder que reside um dos mais importantes fatores de uma guerra revolucionária. Tendo seus objetivos ilimitados, dentro de um conflito demorado, o consenso de chegar às mentes das pessoas é uma decisão de primeiro momento.

O centro de gravidade de uma insurreição é o povo, e é sobre ele que será colocado todo o peso da propaganda, terror, ajuda material e campanha ideológica. Isto começa nos primeiros momentos da insurreição, quando é ainda um foco guerrilheiro, apenas.

Normalmente, o governo da nação que está por se envolver numa guerra revolucionária ou o país que dá apoio àquele governo percebem muito tarde

que as mentes do povo já estão contaminadas pelas idéias revolucionárias. Isto é o que se costuma chamar de surpresa psicológica. A única maneira de se evitar aquela surpresa é manter um Serviço de Inteligência permanente, capaz de identificar qualquer ação revolucionária no campo social. Então, o governo pode gerar a reação correta, mostrando ao povo que ele pode ter melhor apoio do governo, através de ações práticas e eficazes.

Não é fácil manter um Serviço de Inteligência permanente (informações e contra-informações), principalmente em tempos de paz. É exatamente neste ponto que os Estados Unidos e quase todas as nações falham. Costuma-se dormir sobre as glórias passadas e imaginar que todos estão contentes com o *status quo*. Haverá sempre alguém descontente e, quando a insatisfação alcança o nível da insurreição, é muito tarde para se tomar desejadas ações de contraposição.

Vietnã não foi diferente de outras guerras revolucionárias que aconteceram após a Segunda Guerra Mundial. A única exceção foi a insurreição na Malásia, onde um eficiente Serviço de Inteligência britânico, desde o começo, dirigiu muito bem as ações psicológicas de contra-informação.

Após a derrota francesa na Indochina e a Conferência de Genebra de 1954, quando os americanos começaram a apoiar o governo sul-vietnamita contra a guerrilha comunista, estava claro que as ações guerrilheiras tinham como alvo os camponeses, porque, sem o apoio desses, não existe guerrilha no campo. Os americanos deixaram as ações psicológicas por conta dos sul-vietnamitas. De maneira a isolar os camponeses da guerrilha vietcongue, o governo sul-vietnamita construiu cercados fortificados,

chamados de *aldeias estratégicas*; isso, no entanto, desgostou muitos camponeses, que se ressentiram de serem removidos de suas vilas nativas. Quando as tropas americanas começaram as ações no campo social, era muito tarde. Os camponeses não confiavam por causa do que já tinha acontecido: os vietcongues tiravam proveito dos melhoramentos feitos pelos americanos e, o que era ainda pior, a presença americana naquelas áreas era tão rápida que a ajuda tornou-se inconsistente.

Um Serviço de Inteligência deve ser permanente na ação, nas possíveis áreas insurrecionais, e as contramedidas devem começar ao primeiro sinal de que uma guerra revolucionária está por começar. A mobilização é permanente e o custo muito alto, mas uma ação psicológica bem executada pode matar uma insurreição no seu nascedouro.

MILITAR — ESTRATÉGIA E TÁTICA

A guerra revolucionária define-se como uma guerra não convencional, de longa duração, e usa a mobilidade da guerrilha como a chave do sucesso a ser alcançado. A preparação e o treinamento de uma guerrilha começa muito tempo antes da insurreição começar. Assim, para lutar contra um movimento clandestino que tira vantagem das facilidades do terreno, assistência dos camponeses e apoio logístico local, é necessário usar os mesmos métodos e táticas.

Antes de tudo, as tropas a serem empregadas numa contra-insurreição devem ser do grupo étnico similar àquele da guerrilha. Os americanos tentaram isso até 1964, usando tropas sul-vietnamitas, mas de forma incorreta, orientando-as a lutar uma guerra conven-

cional. Quando as tropas americanas engajaram-se num conflito já conhecido, continuaram lutando-o como uma guerra convencional. É verdade que é difícil dissimular um *John Wayne* entre vietnamitas, mas a guerrilha tem que ser lutada com seus próprios métodos, por piores que eles possam parecer à cultura ocidental.

O posicionamento americano de lutar uma guerra revolucionária como se fosse convencional, principalmente após o General William C. Westmoreland ter assumido o comando das tropas americanas e sul-vietnamitas, mostrou-se desastroso. Todas as operações levadas a efeito — *Attleboro*, *Junction City*, *Flaming Dart*, *Rolling Thunder* e *Linebacker 1 e 2* — foram executadas dentro da doutrina convencional e mesmo que algumas delas resultassem em vitórias táticas, os comunistas mantiveram a vantagem no campo estratégico.

A guerra revolucionária é uma guerra suja, onde os galões e espadas são substituídos por chapéus de palha e pijamas negros, como no Vietnã. As forças contra-revolucionárias, que sabem como lutar esse tipo de guerra, usando as mesmas táticas e armas da guerrilha, devem estar sempre prontas para serem empregadas. No entanto, isto custa muito dinheiro e é muito difícil recrutar homens capazes de se tornarem profissionais de uma guerra sem escrúpulos. Isto torna-se muito claro numa declaração feita por Sterling Cottrell, funcionário do Departamento de Estado, quando disse: "A guerra estava sendo combatida nas vilas e vilarejos, onde forças militares estrangeiras, por si mesmas, não tinham como vencer."

Um outro bom exemplo de como as forças americanas não estavam preparadas para uma campanha militar não

convencional foi a famosa Ofensiva do Tet, levada a efeito pelos vietcongues. A ofensiva iniciou em fins de janeiro de 1968, precedida pelo cerco de 3.500 fuzileiros americanos e algumas unidades sul-vietnamitas, em Khe Sahn. O sítio de Khe Sahn falhou, sendo os defensores rendidos por uma formação da cavalaria americana, que forçou e rompeu o cerco. A Ofensiva do Tet foi, para a Frente de Libertação Nacional (FLN), uma derrota que teve o efeito de uma vitória, pois levou o público americano ao convencimento de que, apesar de todos os esforços e sacrifícios, os comunistas ainda tinham a iniciativa. Nas operações militares, as lições a serem aprendidas eram claras; todavia, o pensamento militar conservador americano insistia em estar pronto para uma guerra convencional, condenava a guerra revolucionária e, por causa disso, incorreu nos mesmos erros na próxima vez que teve de intervir — o Líbano é um bom exemplo de lições não aprendidas.

OLHANDO PARA O FUTURO

A guerra revolucionária é a realidade da segunda metade do século XX e, talvez, continuará a ser no próximo século. Exemplos de insurreições após a Segunda Guerra Mundial foram muitos — Grécia, Filipinas, China, Indochina, Argélia, Congo, Angola, Moçambique, Cuba e, mais recentemente, Nicarágua, El Salvador e Afeganistão.

Os Estados Unidos estavam ou estão envolvidos, direta ou indiretamente, em todos aqueles conflitos, a maioria deles em países do Terceiro Mundo.

Na verdade, as lições do Vietnã estão longe de terem sido aprendidas e o que aconteceu na Nicarágua reflete exata-

mente que a mentalidade americana ainda não mudou. Existe um conjunto de sentimentos nacionais contra a intervenção americana, a qual, muitas vezes, é entendida como a guerra dos outros. No entanto, parece-nos, de acordo com o que foi exposto neste trabalho sobre as lições aprendidas, que os Estados Unidos e qualquer país que possa vir a se envolver em guerras revolucionárias deveriam:

(a) *Campo Político* — estabelecer uma doutrina permanente para a guerra revolucionária, independente da política e da administração governamental do momento;

(b) *Campo Econômico* — considerar a ajuda econômica desde o início da insurreição; a ajuda deve estar condicionada ao nível de corrupção existente no governo a ser ajudado. É preferível ajudar pequenos grupos do que o governo central que não é confiável. No Afeganistão, as lições parecem ter sido aprendidas.

(c) *Campo Social* — manter um Serviço de Inteligência permanente em todas as áreas do mundo onde podem eclodir guerras revolucionárias; isto permitirá estar em vantagem nas ações militares e talvez poder evitá-las através de ações psicológicas; e

(d) *Campo Militar* — estabelecer uma estratégia para guerra revolucionária, flexível o bastante para ser adaptada a qualquer área de conflito; não ter táticas fixas e manter as forças contrarrevolucionárias prontas a serem empregadas e capazes de lutar da mesma forma que a guerrilha, usando a vantagem tecnológica a seu favor.

Não existe manual ou lista de verificação que orientem uma guerra revolucionária. Pode-se estar muito bem informado onde tal guerra pode ocorrer, tentar evitar por meio de ações psicológicas e, se tudo falhar, lutá-la com as mesmas armas e táticas revolucionárias, mantendo uma flexibilidade estratégica, diferente em muito do que é aprendido nas escolas militares.

BIBLIOGRAFIA

1. KARNOV, Stanley. *Vietnã — a History*. New York: Penguin Books, 1984, 752 p.
2. KREPINEVICH JR., Andrew F. *The Army and Vietnã*. Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press, 1986, 318 p.
3. NATKIEL, Richard. *Atlas of American Wars*. Greenwich, CT: Bison Books Corp., 1986, 160 p.
4. *This is America*. Washington, DC: United States Information Agency, s/d, 103 p.

DE VELAS E CARAVELAS



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

INTRODUÇÃO

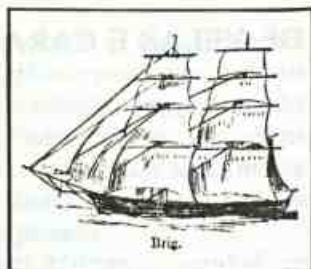


“Toda a vida marítima! Tudo na vida marítima!
Insinua-se no meu sangue toda essa sedução fina
(.....)
E vós, oh! coisas navais, meus velhos brinquedos de
sonho,
Componde fora de mim a minha vida interior!
Quilhas, mastros e velas, rodas do leme, cordagens,
Gualdropes, escotilhas, caldeiras, coletores, válvulas,
Café por mim dentro em montão, em monte
(.....)
Façam enxárcias das minhas veias!
Amarras dos meus músculos!
(.....)
Façam do meu coração uma flâmula de almirante,
Na hora da guerra dos velhos navios!”
(Fernando Pessoa — *Ode marítima*)

De corvetas, fragatas e naus-de-guerra, bem sabemos. Que os quantos conveses de canhões de cada qual definem-lhes as classes. E estas, as denominações das patentes de seus comandantes. Ainda que, hoje, o capitão-de-fragata comande a corveta. E o capitão-de-mar-e-guerra (nau-de-guerra?), a fragata. *Mutatis mutandis!*

Mas saberá o leitor, ainda que volta e meia entoando o *Cisne Branco*, o que é uma galera? Ou, ao recordar lições de história pátria, poderá definir uma caravela? E ainda, ao assistir, uma vez mais, ao *Grande motim*, conseguirá explicar por que o *Bounty* era um brigue?

Não, não recorra ao Maurílio¹, que ali não constam tais nomenclaturas das Marinhas, d'antanho. Mas esse velho mestre e amigo nos ensina, em contrapartida, a mastreação. Que é esta que define o que sejam pata-



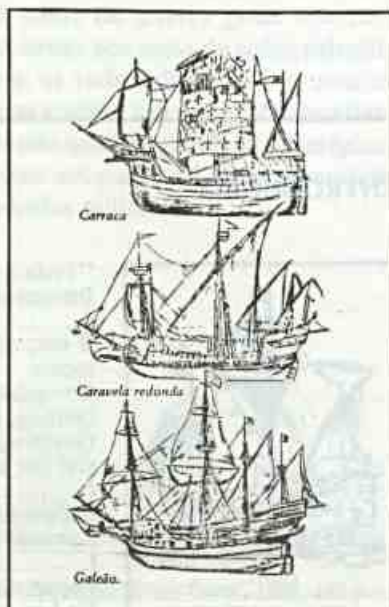
chos, escunas, barcas e clíperes. E acorramos também ao excepcional glossário de termos náuticos, do Professor Lúcio P. Carvalho Lima, publicado na *Revista Marítima Brasileira* (ver Bibliografia). Aos alfarrábios, pois, enquanto os alísios enfunam as gáveas, fazendo-nos rumar ao universo dos corsários, bucaneiros² e flibusteiros³; de Jean Lafitte, Henry Morgan, Edward Teach — o Barba-Negra —, Anne Bonny, Mary Reed, Bartholomew Roberts, Urudj e Khair-eddine — os irmãos Barba-Ruiva —, Duguay-Trouin⁴; de Barataria, Tortuga Bay, Plymouth, Penzance, Berberia e Saint-Malô; do *Cutty Sark*, do *Mayflower*, do *Mary Rose*, do *Flying Dutchman* e do *Jolly Roger*⁵, ahoy!

MASTROS & VERGAS

“Fifteen men on the dead man's chest
Yo-ho-ho and a bottle of rum.”⁶

Nos veleiros, os mastros são parte vital, pois suportam seu aparelho propulsor — as velas. Podem ser inteiriços — caso em que são denominados mochos — ou complementados por mastaréis; nessa hipótese, a parte afixada ao casco é denominada mastro-real.

As peças que se cruzam nos mastros e mastaréis, sustentando as velas, denominam-se vergas. As orientadas de um bordo para o outro, cruzando os mastros por ante-avante, recebem velas (ou panos) de forma quadrangular, conhecidas como velas redondas. As afixadas por ante-a-ré dos mastros, orientadas da proa para a popa, agüentam velas de formato triangular ou quadrangular, conhecidas como velas latinas. Ressalta-se que há uma outra forma de sustentar uma vela latina: é por meio de uma verga



1. Maurílio Magalhães Fonseca, autor de *Arte naval*.
2. Do francês *boucan*, grade para assar carne, usada no Caribe.
3. Do holandês *vrijbueter*, saqueador.
4. Piratas famosos, de diferentes nacionalidades.
5. *Jolly Roger*, navio do Capitão Gancho, no livro *Peter Pan*.
6. Canto tradicional do mar, conhecido como “A canção do grande pirata”, referindo-se a Edward Teach, o Barba-Negra.



Aparelho de vela latina, século XVI

rior, o calcês; a central, ou principal, é o corpo. O pé atravessa os conveses e cobertas por uma abertura — a enora — e vai se fixar, na quilha, em peça reforçada, denominada carlinga — onde os antigos depositavam moedas, antes do encaixe do mastro, por certo para atrair boa sorte... e bons ventos!*

Nos mastaréis, constatamos duas partes: a inferior, também chamada pé; e a superior, conhecida como galope. A extremidade superior é o tope, que recebe uma peça circular — a borla — onde podem gurnir adriças de bandeiras ou flâmulas.

A medida da altura do mastro ou mastaréu é a guinda. Mas se nos reportarmos à extensão total do conjunto mastro real-mastaréus, essa medida será a guinda da mastreação.

Para que os mastros agüentem os esforços a que são submetidos pelo vento, jogo do navio e outros fatores, há que se encapelar neles vários cabos, cujo conjunto constitui o aparelho fixo:

- os estais, que sustentam a mastreação para vante e para ré;
- os brandais, que o fazem para os bordos; e
- as enxárcias, usadas apenas nos antigos navios à vela: como que escadas de cabos de manilha, com pelo menos três

afixada obliquamente ao mastro, como se pode observar nas ilustrações da caraca, da caravela e do galeão.

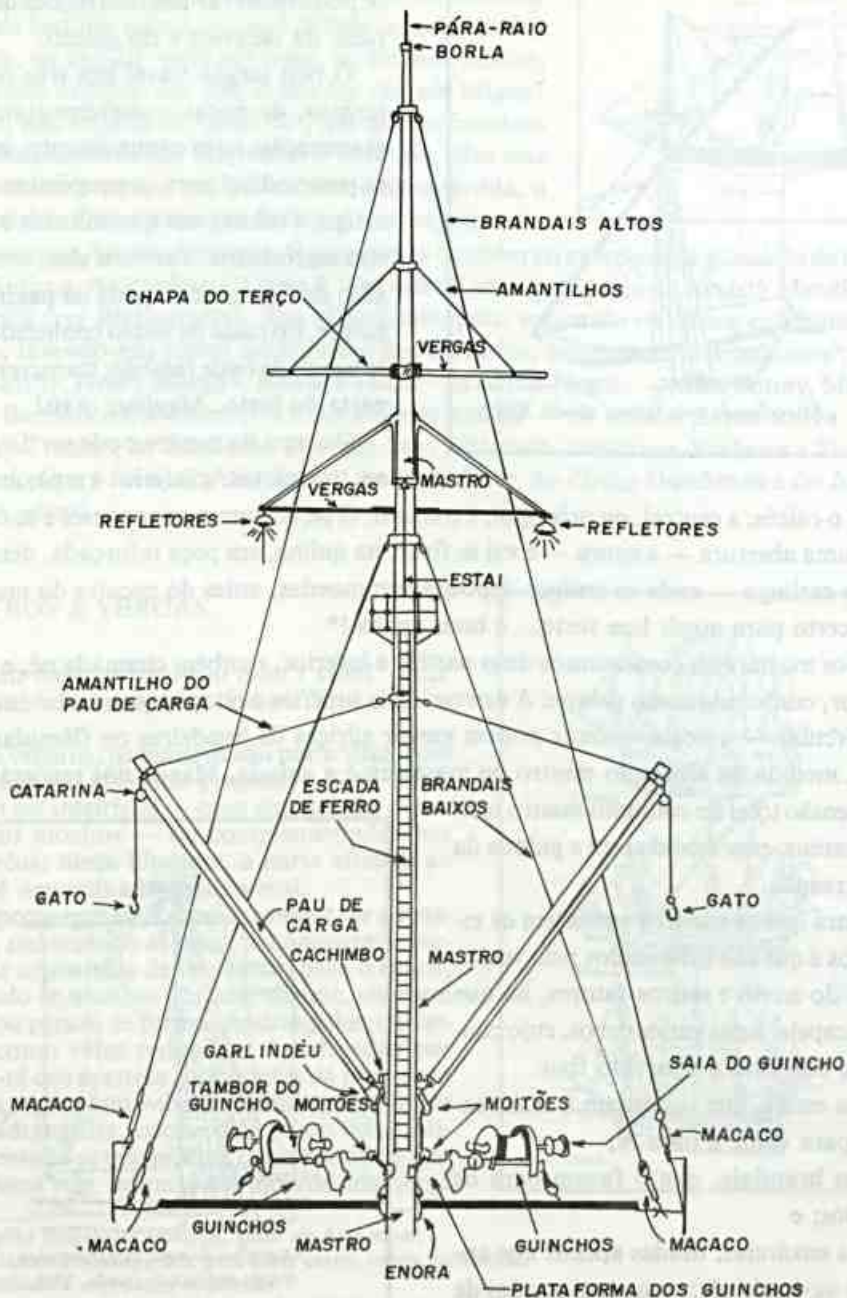
O rico jargão naval nos traz outros termos, de peças complementares da mastreação, cujo conhecimento, embora prescindível para os propósitos deste artigo, é salutar aos que cultuam o espírito marinheiro. Vamos a eles, com auxílio da figura estampada na página seguinte, extraída de nosso conhecido *Arte naval*, de onde também transcrevi boa parte do texto. *Magister dixit!*

O corpo do mastro pode ser dividido em três partes: a inferior é o pé; a superior,



Aparelho de vela quadrangular (pano redondo), século XVI.

* Ver "Moedas na base do mastro", *RMB*, 4º trimestre de 1990, p. 205.



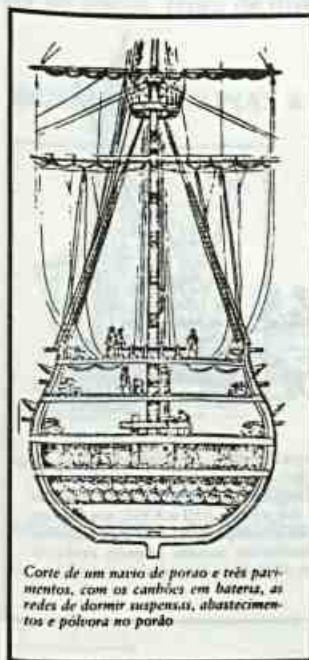
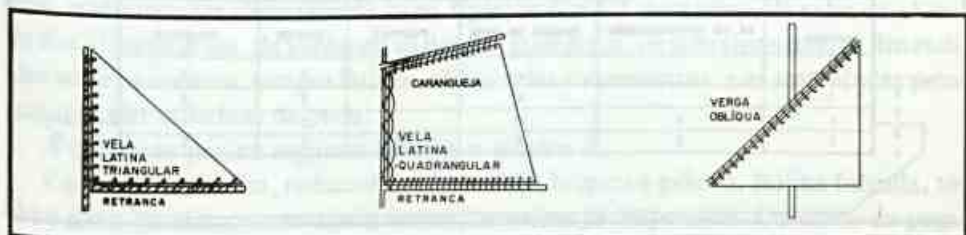
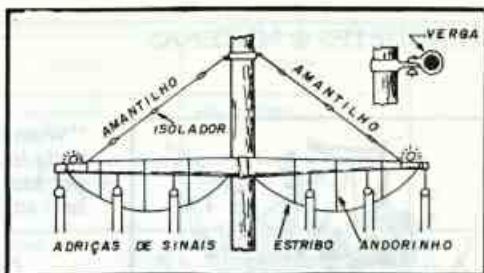
MASTRO E APARELHO DE UM NAVIO DE CARGA

deles, dispostos como os brandais, para os bordos, mas denominados ovêns; os degraus que unem transversalmente os ovêns são pedaços curtos de cabos, denominados enfrechates.

As vergas que suportam velas redondas são agüentadas pelos amantinhos (ver figura ao lado). Como os mastros, são divididas em três partes: a média, ou terço, e as duas pontas, ou cunhos. As extremidades de cada cunho se denominam lais.

A fixação do mastro se dá pelo terço, por meio de uma peça denominada chapa do terço. Se a verga for grande, entre esse ponto de fixação e cada lais estende-se um cabo — o estribo —, para apoio dos pés, fixado à verga pelos andorinhos.

No caso das velas latinas, salvo as sustentadas por apenas uma verga oblíqua, empregam-se: duas peças, se a vela for quadrangular; e apenas uma, se for trian-



Corte de um navio de guerra e três pavimentos, com os canhões em bateria, as redes de dormir suspensas, abastecimentos e poltrona no porão

gular. No primeiro caso, a verga inferior é a retranca, e a superior, a carangueja. Os panos latinos triangulares são manobrados apenas pela retranca.

A carangueja compõe-se de pé (junto ao mastro), corpo (parte mediana) e penol — a extremidade livre, de onde pende, normalmente, o pavilhão nacional. É fixada ao mastro por um pino — o garlindéu — que encaixa no pé-de-galinha, ou cachimbo. Outra forma de fixação é o emprego de um semicírculo de aço, ao invés de pino — a boca-de-lobo —, abraçando o mastro, onde há um trilho-guia, denominado frade ou fuso.

O cabo que sustenta a carangueja pelo penol é também um amantinho. E, por fim, o ângulo entre essa verga e o mastro é o repique da carangueja.

Mas fechemos um pouco a obra do Comandante Maurílio Fonseca e passemos a identificar a nomenclatura de cada mastro, verga e vela. Desta vez, com o auxílio do *Manual do navegante*, do Vice-Almirante da Marinha portuguesa Guilherme Ivens Ferraz.



TRAQUETES & MEZENAS



“What shall we do with the drunken sailor/
early in the morning...
put him in the long-boat until
he's sober/early in the morning...”⁷

Os mastros dos veleiros se distinguem uns dos outros não apenas pelas dimensões, mas pela nomenclatura, associada à posição relativa a bordo de cada um deles. Nos navios de um só mastro,

portanto, não há por que usar denominações especiais: diz-se apenas o mastro. Nos de dois a cinco, seus nomes são os constantes do quadro 1:

	nº de mastros	ré ou contramesa	mesana ou gata	central	grande	traquete
	2				X	X
	3		X		X	X
	4	X	X		X	X
	5	X	X	X	X	X

CORVÉU - PRINCIPAL

Os veleiros dispõem também — não todos — de um mastro na proa, disparado para vante, denominado gurupés. Este pode ser aumentado por um tipo de mastaréu, conhecido como pau da bujarra ou pau da giba, pois suporta uma (ou ambas) dessas velas.

Perpendicularmente aos gurupés, disparado em direção ao mar, fica o pau-do-pica-peixe.

Os mastaréus têm denominações diferentes, conforme o mastro a que se fixam. Essas denominações são, quase sempre, as mesmas da verga que cruza o mastaréu e da vela por ela suportada.

Caso o mastro disponha apenas de vergas para velas latinas (retranca e carangueja), seu mastaréu é denominado gafetope (de *gaff-top*; em inglês, *gaff* é o nome da carangueja).

O quadro 2 sintetiza a nomenclatura de mastaréus, vergas e velas, para um veleiro de três mastros, por serem pouco comuns os de quatro ou cinco.



Piroga de balancete, com vela latina. Este tipo de piroga, oriundo das ilhas Fidji, era utilizado pelos lucancieiros e filisteiros dos séculos XVI e XVII, nas suas expedições costeiras no mar das Caraíbas. Construíam mesmo grandes embarcações deste tipo, armadas com canhões.

7. Canto tradicional do mar.

	mastro	mesana ou gata	grande	traquete	
	verga, mastaréus e velas				
1º	mastaréu, sua verga e vela	sobregatinha	sobrejoanete grande	sobrejoanete de proa	
2º	mastaréu, sua verga e vela	sobregata	joanete grande	joanete de proa	P R
3º	mastaréu, sua verga e vela	gata	gávea	velacho	O A
	verga e vela do mastro real	verga seca vela do mesana	verga do grande vela grande	verga do traquete vela do traquete	

CORVÊS PRINCIPAL

Há denominações coletivas, também. Assim, as velas mais baixas, ou do mastro-real, costumam ser chamadas de papa-figos; as dos 1.ºs mastaréus, de velas de gávea; as dos 2.ºs mastaréus, de joanetes; as dos 3.ºs mastaréus, de sobrejoanetes; as distendidas entre os mastros, sempre latinas, são as velas entremastros; e as sustentadas pelos gurupês são as latinas de proa.

A figura da página seguinte detalha o quadro 2.

E podemos, por fim, redescobrir as escunas, brigues e galeras. Bolina folgada, todo o pano em cima, vento ainda fresco, carneiros já despontam. Do ninho da pega, o vigia anuncia: "Terra à vista!" A marujaça queima o cavalo de lona, na expectativa do porto. Hora de disparar os canhões, salvando a terra, e aproar o cais.

BRIGUES, ESCUNAS & GALERAS



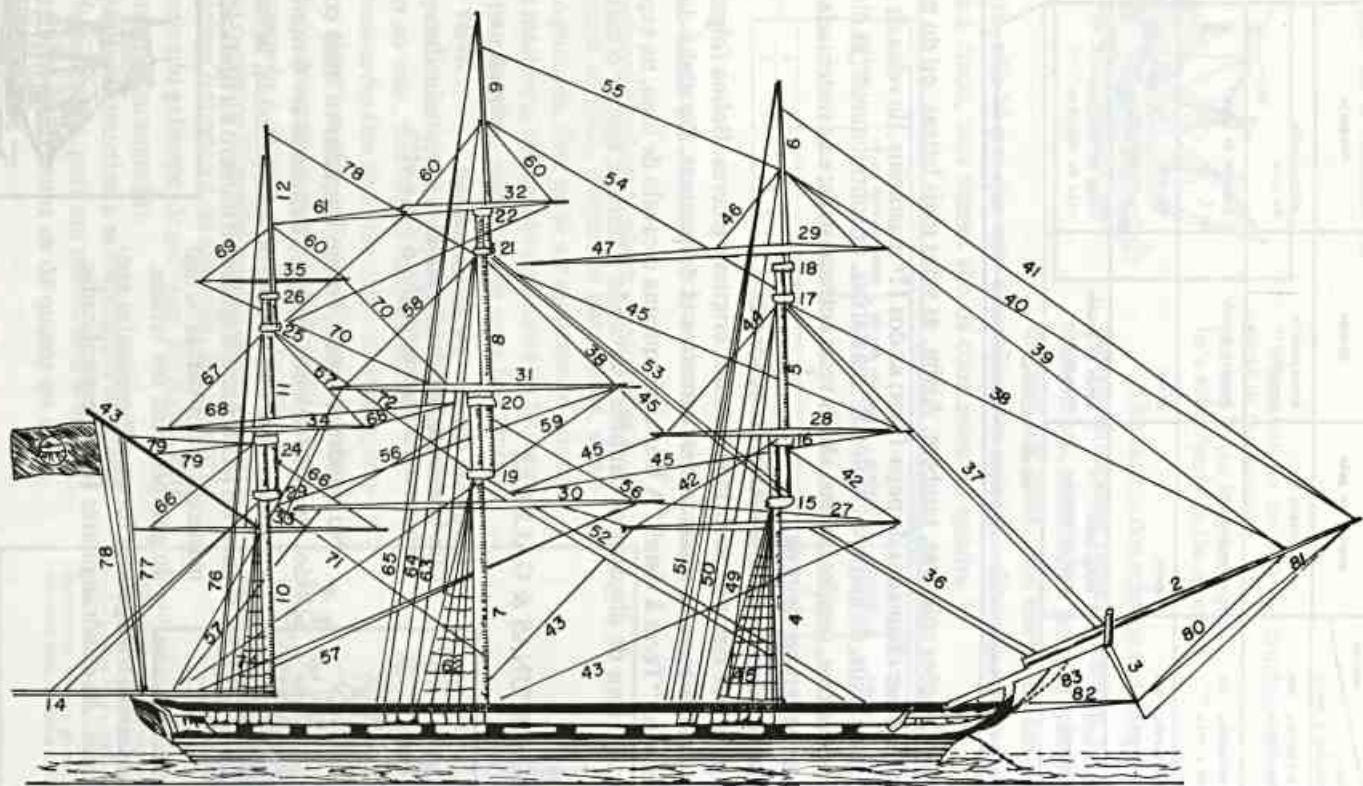
"Darby Mc Graw — aw-aw-aw-aw-aw!
Eh-iahô-iahô-iahô-iahá-á-á-á!
Schoooooonnnneeeerrrrr ahô-ô-ô-ô-y-y!"

No quadro a seguir, foram lançados os mais conhecidos tipos de veleiros antigos, definindo-se: o número de mastros de cada um; os tipos de velas (redonda, latina triangular ou latina quadrangular); o número e a tipificação dos mastaréus; e a existência ou não do gurupês, com seu velame.

As velas latinas triangulares foram denominadas apenas de latinas. As quadrangulares foram especificadas.



8. Gritos de guerra e saudações tradicionais de piratas.



MASTROS, VERGAS E APARELHO DE UMA GALERA

(NOMENCLATURA)

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1 — Gurupés. | 43 — Braços do traquete. |
| 2 — Pau da bujarrona e pau da giba. | 44 — Amantilho do velacho. |
| 3 — Pau do pica-peixe. | 45 — Braços do velacho. |
| 4 — Mastro do traquete. | 46 — Amantilho do joanete de proa. |
| 5 — Mastaréu do velacho. | 47 — Braços do joanete de proa. |
| 6 — Mastaréu do joanete de proa. | 48 — Enxárcia do traquete. |
| 7 — Mastro grande. | 49 — Brandais do velacho. |
| 8 — Mastaréu da gávea. | 50 — Brandais do joanete de proa. |
| 9 — Mastaréu do joanete grande. | 51 — Brandais do galope de proa. |
| 10 — Mastro da mezena ou da gata. | 52 — Estai grande. |
| 11 — Mastaréu da gata. | 53 — Estai da gávea. |
| 12 — Mastaréu da sobregata. | 54 — Estai do joanete grande. |
| 13 — Carangueja da mezena. | 55 — Estai do galope grande. |
| 14 — Retranca. | 56 — Amantilho grande. |
| 15 — Vaus do velacho. | 57 — Braços grandes. |
| 16 — Pega do velacho. | 58 — Amantilho da gávea. |
| 17 — Vaus do joanete de proa. | 59 — Braços da gávea. |
| 18 — Pega do joanete de proa. | 60 — Amantilho do joanete grande. |
| 19 — Vaus da gávea. | 61 — Braços do joanete grande. |
| 20 — Pega da gávea. | 62 — Enxárcia grande. |
| 21 — Vaus do joanete. | 63 — Brandais da gávea. |
| 22 — Pega do joanete. | 64 — Brandais do joanete grande. |
| 23 — Vaus da mezena ou da gata. | 65 — Brandais do galope grande. |
| 24 — Pega da mezena ou da gata. | 66 — Amantilhos da verga seca. |
| 25 — Vaus da gatinha. | 67 — Amantilhos da gata. |
| 26 — Pega da gatinha. | 68 — Amantilhos da sobregata. |
| 27 — Verga do traquete. | 69 — Amantilhos da sobregata. |
| 28 — Verga do velacho. | 70 — Braços da sobregata. |
| 29 — Verga do joanete de proa*. | 71 — Estai da mezena ou da gata. |
| 30 — Verga grande. | 72 — Estai da gata. |
| 31 — Verga da gávea. | 73 — Estai de galope da mezena. |
| 32 — Verga do joanete*. | 74 — Enxárcia da mezena. |
| 33 — Verga seca. | 75 — Brandais da gata. |
| 34 — Verga da gata. | 76 — Brandais do galope da mezena. |
| 35 — Verga da sobregata*. | 77 — Guardins da carangueja. |
| 36 — Estai do traquete. | 78 — Adriça da bandeira. |
| 37 — Estai do velacho. | 79 — Adriça do pique da carangueja. |
| 38 — Estai da bujarrona. | 80 — Estai do pica-peixe da bujarrona. |
| 39 — Estai do joanete de proa. | 81 — Estai do pica-peixe da giba. |
| 40 — Estai da giba. | 82 — Patarrases do pica-peixe. |
| 41 — Estai do galope de proa. | 83 — Cabrestos. |
| 42 — Amantilho do traquete. | |

* Por cima das vergas de joanete cruzam as vergas do sobrejoanete de proa, do sobrejoanete grande e da sobregatinha.

QUADRO 3

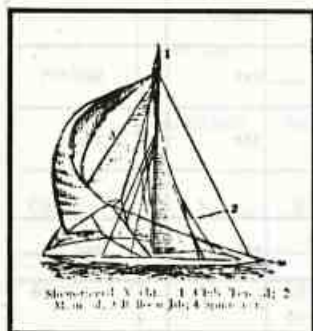
← POPA

PROA ←

NAVIO	Nº DE MASTROS	TIPO DE VELAME POR MASTRO			MASTARÉUS	GURUPÉS E SEU VELAME
		MEZENA	GRANDE	TRAQUETE		
Galera	3	Redondo	Redondo	Redondo	3 por mastro	sim
Barca	3	Latino quadran- gular	Redondo	Redondo	3 no traquete e grande	sim
Lugre	3	Latino	Latino	Latino	1 gafetope por mastro	sim
Lugre- -patacho	3	Latino	Latino	Redondo	3 no traquete	sim
Lugre- -barca	3	Latino quadran- gular	Redondo	Redondo	1 no traquete e grande	xxx
Lugre- -escuna	3	Latino quadran- gular	Latino quadran- gular	Redondo	1 no traquete	xxx
Cliper	5	Variável; prevalece o pano redondo				sim
Brigue	2	xxx	Redondo	Redondo	3 por mastro	sim
Polaca	2	Idêntica ao brigue, porém com mastros-reais mais altos				sim
Brigue- -escuna	2	xxx	Latino	Redondo	3 no traquete 1 no grande	sim
Patacho	2	xxx	Latino quadran- gular	Redondo	3 no traquete	xxx
Sumaca	2	Configuração do patacho, mas em menor porte				xxx

Escuna	2	xxx	Latino	Latino	1 gafetope por mastro	xxx
Palhabote	2	xxx	Latino	Latino	xxx	xxx
Iate	2	xxx	Latino	Latino muito inclinado p/proa	xxx	xxx
Caíque	2	xxx	Latino	Redondo	xxx	xxx
Cúter	1	xxx	Latino quadrangular	xxx	1 gafetope	sim
Caravela	3 ou 4	Variável. Geralmente, o traquete era redondo, e os demais, latinos com verga oblíqua.				sim
Carraca	3	Variável. Geralmente, o traquete e o grande eram redondos, e o mezena, latino.				sim
Galeão	4	Variável. Geralmente, o traquete e o grande eram redondos, e o mezena e o ré, latinos.				sim
Xaveco	3	Latino	Latino	Latino	xxx	xxx
Piroga de balanceteiro	1	xxx	Latino	xxx	xxx	xxx
Bergantim	2	xxx	Vela grande latina quadrangular	Redondo	3 por mastro	sim
Nau (ou nau-de-guerra)	3	Redondo	Redondo	Redondo	3 por mastro	sim
Fragata	Idêntica à nau, porém em menores dimensões e com menor n.º de canhões.					sim





“A voz do mar serena, indefinida e vaga/ que a
ondulação da brisa intermitente afaga/por noites
de verão/

N’alma contemplativa/desperta-nos à mente/
a quadra primitiva/dos tempos que lá vão...”
(Augusto de Lima — *A voz do mar.*)

De um de meus livros de cabeceira — *Tradição do mar* — extraio as significativas idéias de que os usos e costumes marinheiros nos amalgamam e incentivam; mas perdem seu sentido, se as explicações de suas origens desaparecem no tempo. Por isso e pelo espírito marinheiro em mim despertado desde as primeiras aulas

de Marinharia, no Colégio Naval, há mais de 30 anos, e desde então só acentuado, é que incursionei, através deste texto, no mundo da milenar arte da vela.

Ser homem do mar não é apenas ofício. É cultivar esse espírito peculiar, que nos vem sendo legado há séculos, pelos marujos de todas as épocas e nacionalidades. É lembrar que, nos muitos lugares por onde passa, o marinheiro não deixa tanto a lembrança individualizada de seu nome, mas, muito mais que isso, cumpre a nobre missão de assinalar um pouco mais a imagem de sua Marinha: a ousadia de terçar armas, combatendo o bom combate, conservando a fé; o cavalheirismo imorredouro, na alegria ou na desdita, no labor diuturno ou no convívio fraterno; o romantismo que ignora a hesitação, ao ofertar, aos mil e um amores de mil e um portos, uma rosa branca como suas vestes, pura como seu espírito aventureiro; e o culto às tradições do mar, em que se igualem vikings, corsários, bucaneiros, flibusteiros e descobridores, do tronco escavado à caravela, da chalana à fragata, da balsa à galera.

Ser do mar é deixar magnetizados os espíritos dos que de nosso convívio privam, de sorte a que se eletrizem sempre, ante a visão de uma nave que chega ou parte, ou do alvor brilhante do vulto anônimo do marinheiro que passa, rumo ao navio prestes a zarpar. Mas desvendemos também o que vai n’alma desse que deixa a terra:

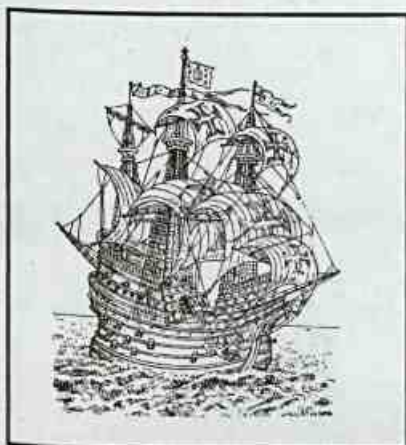
Detalhe especial para o mar. Postos de suspender. Espias colhidas. Velas ao vento. Novo rumo, nova singradura. Mais um adeus a tocar o coração do marujo, tão curtido de sol e mar. Mais uma lembrança a evocar, mirando o infinito, onde se fundem céu e mar; recebendo o bafejo dos alísios; ajustando o corpo ao caturro, ao embalo da música de albatrozes e gaivotas; deixando que se confunda o sal do respingo do oceano com o de uma lágrima fugaz, enquanto a proa do barco que avança cinde as águas em dois ramos de espuma, que voltam a se unir à popa, na esteira branca, rastro de saudade. Essa saudade sempre presente na alma do homem do mar.

Na adriça de boreste, o sinal de congratulações aos que ficam: “Bravo Zulu!” Para o marinheiro, não é a nave que parte, mas a terra que se afasta. E em resposta aos lenços brancos que do cais lhe acenam, ergue seu boné igualmente alvo, sete vezes, do coração ao infinito, em um “Viva!”, um até breve, talvez...

Assim, mais, por exemplo, que saber a nomenclatura correta do cesto de gávea, importa que o marujo, ao meio-dia, cumpra secular tradição, descobrindo-se e orando à Santíssima Trindade para que Satanás dali despenque: "Diabo, sai da Gávea!"

Ou ainda, mais que ser capaz de identificar, por seus mastros, vergas e velas, os brigues, escunas, galeões e caravelas, importa que o marinheiro traga em sua alma o espírito desses velhos barcos e dos antigos homens do mar que os guarneceram.

Comecei com o lusitano Fernando Pessoa. Lusos nos descobriram, colonizaram e libertaram. Lusos navegaram em corvetas, fragatas e naus de guerra, mundo a fora, ampliando o mapa da Terra. E pela mão também de lusos é que nossa Marinha nasceu. Termino, pois, com o maior dos lusos:



"Mas, neste passo, assim prontos estando,
Eis o mestre, que olhando os ares anda,
O apito toca: acordam despertando
Os marinheiros duma e d'outra banda,
E porque o vento vinha refrescando,
Os traquetes das gáveas tomar manda;
"Alerta, disse, estai, que o vento cresce
Daquela nuvem negra que aparece"
Não eram os traquetes bem tomados,
Quando dá a grande e súbita procela.

"Amaina, disse, amaina a grande vela!"
Não esperam os ventos indignados
Que amainassem; mas juntos dando nela,
Em pedaços a fazem num ruído;
Que o mundo pareceu ser destruído!"⁹
(Luís de Camões — *Os Lusíadas*, canto VI,
estâncias 70 e 71.)

BIBLIOGRAFIA

1. CAMÕES, Luiz Vaz de. *Os Lusíadas*. Rio de Janeiro, Aguilar, 1965.
2. FERRAZ, Guilherme Ivens. *Manual do navegante*. 4ª ed. Lisboa, Garret, 1950.
3. FONSECA, Maurílio Magalhães, *Arte naval*. 2ª ed. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1960.
4. GILBERT, John. *Piratas e corsários*. Lisboa, Verbo Juvenil, 1976.
5. LIMA, Lúcio P. Carvalho. Termos Náuticos empregados na descrição da estrutura dos antigos navios a vela. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 108 (4/6): 131-44, abr./jun. 1988.
6. _____. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 108 (7/8): 156-63, jul./set. 1988.
7. _____. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 108 (10/12): 160-70, out./dez. 1988.
8. LOVETTE, Leland P., *Naval customs, traditions and usage*. Trad. Hyllo Ramos de Azevedo Leite. s.d.
9. LYRA, Márcio de Faria Neves Pereira de. *Tradição do mar: usos, costumes e linguajar*. Brasília, Serviço de Relações Públicas da Marinha, 1987.
10. NEILSON, William Allan et alii. *Webster's New International Dictionary of the English Language*. 2ª ed. Springfield/Mass./EUA, G&C, Merriam Company Publishers, 1953.
11. PESSOA, Fernando. *Obra poética*, Rio de Janeiro, Aguilar, 1965.
12. REINO UNIDO. Sea Shants. *Programa para a cerimônia comemorativa dos 180 anos da Batalha de Trafalgar*. London, Royal Naval Staff College, 1985.



A UNIDADE TERRITORIAL DO BRASIL E A MARINHA RUSSA

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

É fato aceito pelos historiadores que a unidade do Império brasileiro foi consequência direta da presença em solo americano de D. Pedro, legítimo herdeiro de D. João. Ora, D. Pedro, o *Príncipe da Beira*, encontrava-se no Brasil desde os nove anos de idade, varrida que fora sua família pelo furacão napoleônico, em 1807, das terras da Europa. Cabe, pois, reportar-nos a esses eventos para justificar a razão de ser de nosso título.

Eis que Napoleão, irritado com a atitude pendular assumida pela diplomacia portuguesa, espremida entre a França e a Inglaterra, como o marisco entre o rochedo e o mar, além de estimulado pelos manejos de D. Manuel de Godoy y Alvares de Faria, o famigerado *Príncipe da Paz* (ministro do Rei Carlos IV, da Espanha, favorito da Rainha Maria

Lúisa e diretor da política espanhola), ordenou a Junot a invasão e conquista do reino lusitano.

Na verdade, o Tratado de Fontainebleau, assinado em 27 de outubro de 1807 entre a França e a Espanha, estipulava a extensão da soberania de Portugal, cujo território deveria ser dividido entre as potências signatárias, cabendo Lisboa e arredores à nação gaulesa.

Junot, incontinenti, partiu de Bayonne e, em marchas forçadas, queimando etapas, avançou sobre Portugal, cujas fronteiras logo atingiu.

Na metrópole lisboeta dominava o pânico. O que fazer? Resistir à força avassaladora daquelas invencíveis baionetas, às quais haviam-se curvado até mesmo a Áustria e a Prússia, afigurava-se impossível. Só restava o mar-oceano, com suas distantes terras do Brasil; o

além-mar donde vinham o ouro, o açúcar e as drogas da Amazônia — o Eldorado dos sonhos de riqueza e liberdade.

D. João, o príncipe regente, decidiu-se afinal e teve início o trágico abandono da terra natal, a 27 de novembro de 1807, embarcando-se todos os que podiam nas oito naus e mais 50 velas disponíveis no Porto de Lisboa.

Eis, porém, que apontam no horizonte os mastros de 12 belonaves a adentrarem-se Tejo acima. Seriam as naus de Sidney Smith retornando ao porto, a fim de dar proteção à armada retirante? Não. Eram estranhos os navios avistados e entre eles alteavam-se os arvoredos de sete naus. Logo avistavam-se suas bandeiras, os pavilhões brancos com a cruz de Santo André. Era a esquadra russa do Mediterrâneo, aliada de Napoleão.

Batida por três dias de violentos temporais, arribava ao Tejo, providencialmente desguarnecido dos vasos de sua majestade britânica.

À Marinha lusitana, a situação apresentava-se fatídica. Pela frente a aguerrida Armada russa, exercitada em contínuos embates; pela retaguarda, Junot e seus exércitos.

É verdade que entre Rússia e Portugal não havia sido declarado o início de hostilidades e o reino luso era neutro no confronto entre Rússia e Inglaterra. Porém, a França investia sobre Portugal e a Rússia era aliada da França e inimiga da Inglaterra, cujos navios apossavam os lenhos moscovitas, ali mesmo, ao largo do litoral português. Ademais, de que valia a neutralidade? Havia pouco, os Almirantes Parker e Nelson não tinham investido as defesas de Copenhague e destruído a Esquadra dinamarquesa, sem declaração de guerra?

Não havia como fugir. O destino de D. João estava nas mãos do Almirante

Dimitri Seniavin, o vencedor dos turcos em Montes Atoz, que, durante os dois anos anteriores ao Tratado de Tilsit, a partir do qual o Czar Alexandre I invertia suas alianças, havia obstado os progressos franceses na Ilíria e mantido em seu poder as ilhas do Adriático, do Mar Jônio e Mar Egeu.

Na armada das bandeiras das quinas reinava a consternação, pois desde 25 de novembro sabia-se que as vanguardas de Junot haviam atingido Abrantes, a apenas 22 léguas da capital, e, ademais, soprava rijo vento do sul a impedir que suas naveas ganhassem o mar. Além de tudo, havia aquela esquadra a aproximar-se, ameaçadora pela simples presença.

Entram os vasos do czar, aproximam-se, arriam o velame, à exceção da bujarona, que se mantém caçada, enquanto estrondeiam as salvas. Após o que descem os ferros até o fundo lodoso do rio e, uma a uma, as belonaves russas fundeiam, amigavelmente, sem hostilidade. Ao Almirante Seniavin, certamente discordante da nova aliança do czar, repugna combater ombro a ombro com seus adversários da véspera.

A esquadra do Príncipe Regente Dom João está livre para partir e fá-lo-á a 29, quando vento à feição sopra sobre o Tejo, ainda em tempo de ser avistada pela soldadesca de Junot.

O resto, sabemos-lo nós: a chegada da família real, o Reino Unido, o regresso de D. João, o Fico, o Grito do Ipiranga e a separação de Portugal, a 22 de outubro de 1822, sob a égide do primeiro dos Pedros.

Mas, e Seniavin e sua esquadra?

Bloqueada a esquadra, o czar colocava às ordens de Napoleão. Seniavin, porém, limita-se a cientificar Junot que apenas o auxiliará na defesa, caso sejam

os franceses atacados, como aliados que são.

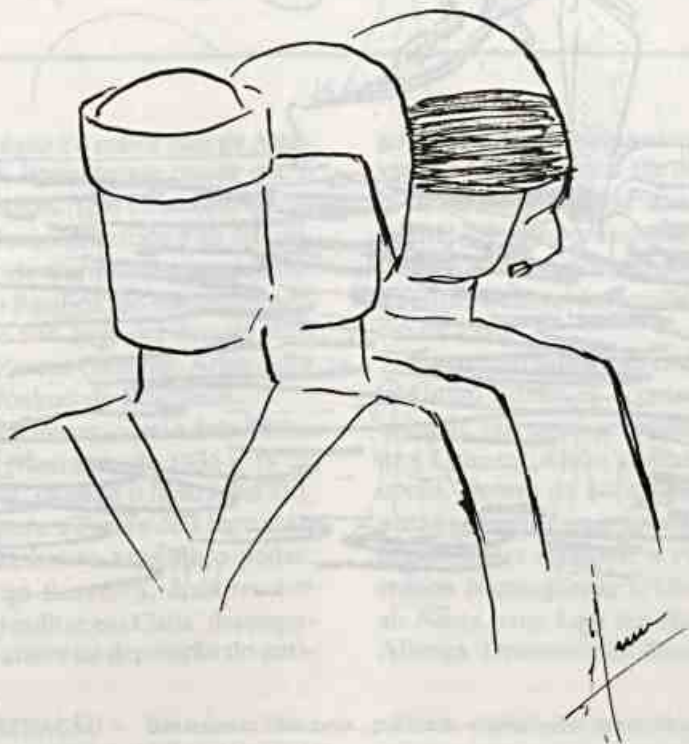
Vencido Junot um ano após, Seniavin pactua com os ingleses sua retirada para Portsmouth, onde chega com sete naus e uma fragata, embarcando-se oficiais e guarnição de regresso à pátria, enquanto seus navios ficam aos cuidados da Marinha britânica, mantidos em situação de indisponibilidade.

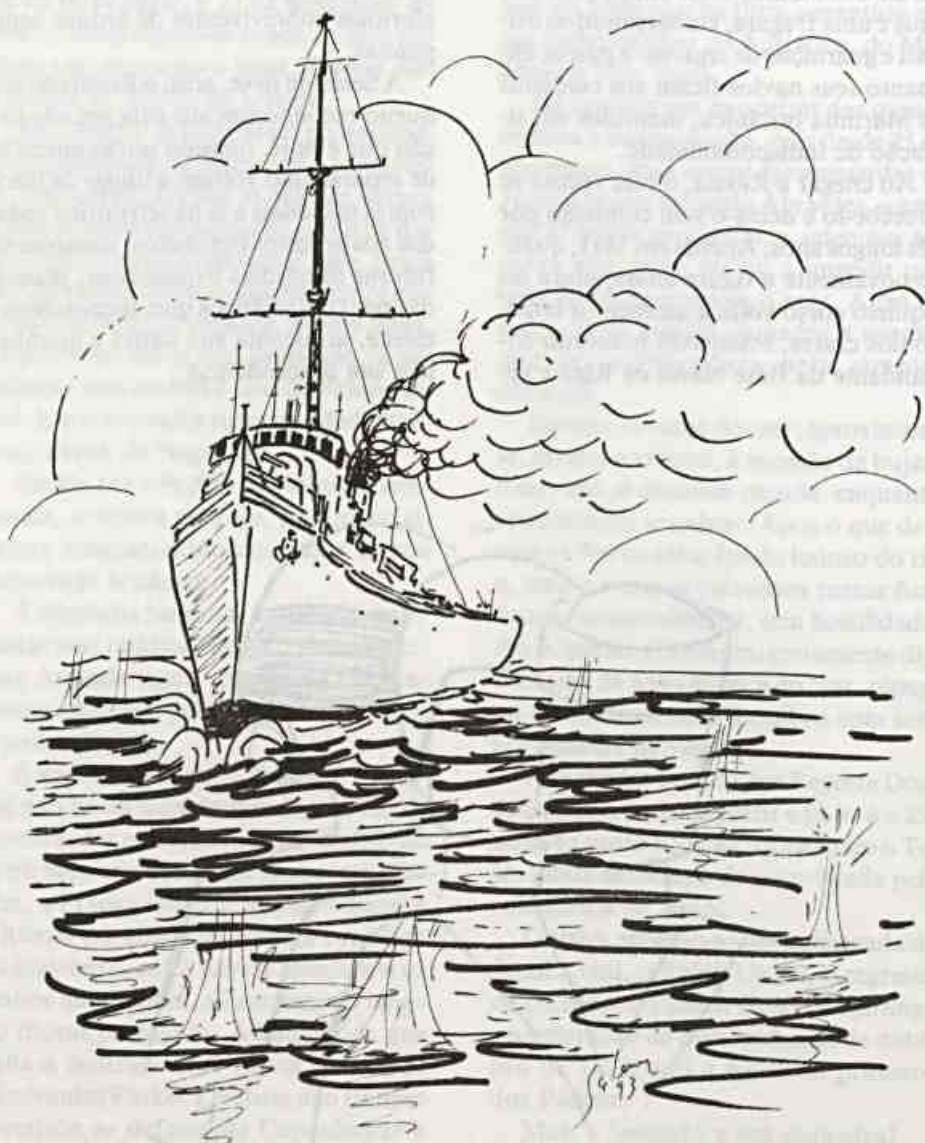
Ao chegar à Rússia, o czar recusa-se a recebê-lo e deixa-o sem comissão por três longos anos. Apenas em 1811, quando novamente a figura ameaçadora do inquieto corso volta a ameaçar o império dos czares, é Seniavin nomeado comandante da Base Naval de Riga e re-

torna à luta, em 1812, quando Bonaparte, finalmente, investe na fatal arrancada sobre Moscou.

De seus navios, apenas duas naus voltam a navegar e retornam à Rússia, gloriosas sobreviventes de árduas campanhas.

A Seniavin deve, pois, o Brasil não pequeno reconhecimento pela grande nação que é hoje, quando novas ameaças de separatismo voltam a toldar os horizontes nacionais e já há territórios vedados aos próprios brasileiros, sementes de futuras discórdias irreparáveis, plantadas por conterrâneos que, inconscientemente, atraçoam sua pátria e apunham sua descendência .





MINAS MARÍTIMAS NA NICARÁGUA*

JAMES M. MARTIN
Captain (U.S. Navy-Retired)
BERTRAND P. RAMSAY

Tradução de JOÃO OSWALDO PIRASSINUNGA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

A Nicarágua é o maior país da América Central, ligeiramente maior que o Estado de Illinois. Tem uma costa de 200 milhas no Oceano Pacífico e de 300 milhas no Mar do Caribe. Seus portos importantes no Pacífico são Corinto, Puerto Sandino e San Juan del Sur; do lado do Caribe, Puerto Cabezas, Arlen Sui e El Bluff, próximo de Bluefields.

A família Somoza, o pai e dois filhos, governou a Nicarágua de 1936 a 19 de julho de 1979, quando o filho mais moço foi deposto e a Frente de Libertação Nacional Sandinista assumiu o poder. Daniel Ortega Saavedra, após receber treinamento militar em Cuba, desempenhou papel-chave na deposição do anti-

go regime, sendo nomeado chefe do governo revolucionário. Ele dirigiu a Junta Sandinista em 1981 e, subseqüentemente, foi eleito presidente em 4 de novembro de 1984, posição que ocupou até a derrota eleitoral dos sandinistas, no início de 1990.

O governo sandinista era apoiado pela União Soviética e países do bloco oriental, tais como a Bulgária e Alemanha Oriental; Cuba também lhe dava apoio. Dentro da Nicarágua, os sandinistas enfrentavam a oposição de várias organizações rebeldes: a Força Democrática Nicaraguense (FDN) operando ao Norte, com base em Honduras, e a Aliança Democrática Revolucionária

* NOTA DA REDAÇÃO — *Sea mines in Nicaragua*, publicado originalmente na revista norte-americana *Proceedings*, setembro de 1990, p. 111 a p. 116.

(FDR) operando ao Sul, com base na Costa Rica. Os Estados Unidos apoiavam estas forças de oposição *contras* com auxílio econômico e, às vezes militar, para evitar que a Nicarágua pudesse, por sua vez, ajudar os grupos armados que operavam contra o governo eleito no país vizinho, El Salvador.

Dentro da Nicarágua, os *contras* empregavam a guerra de guerrilhas desde 1981 contra o regime sandinista. Em final de 1983, esta guerra dissimulada entrou em nova fase, de atrição, com os *contras* sabotando alvos de valor econômico de modo a reduzir as exportações e importações nicaraguenses. Durante o ano de 1982, de acordo com as estatísticas oficiais, 2.400.000 toneladas de diferentes produtos entraram ou saíram através dos portos daquele país. Este total cresceu no ano seguinte e 83% deste comércio exterior se fez através dos seis maiores portos do país.

A fase de atrição começou em 8 de setembro de 1983, quando um oleoduto em Puerto Sandino foi sabotado, sendo, em consequência, suspenso temporariamente o desembarque de petróleo. No dia seguinte, dois aviões atacaram as instalações do porto com foguetes. Em 2 de outubro, dois reservatórios de óleo de 380.000 galões foram explodidos em Puerto Benjamín Zeledón, na costa Leste. Ainda neste mesmo mês de outubro, dia 21, outro porto da costa Leste, o Puerto Cabezas, foi atacado. De janeiro a março do ano seguinte, a estratégia de guerra dissimulada foi reforçada por uma nova ofensiva militar, a minagem dos Portos de Corinto, Puerto Sandino e El Bluff.

Em princípios de 1984, o Departamento Antidrogas norte-americano começou a prover os *contras* com lanchas rápidas (barcos Q), os quais foram usados para

atacar os portos nicaraguenses. Fabricados pela Cigarette Racing Team Inc., com sede em Miami, Flórida, esses barcos Q tinham 9,5 a 12,5 metros de comprimento, casco de fibra de vidro (*kelvar*), dois motores e acomodações para uma guarnição de três homens. Armados com canhões e lança-granadas, podiam fazer o lançamento de minas e excediam a velocidade de 75 milhas horárias.

Estes barcos Q foram empregados para minar três importantes portos do país, lançando 39 minas; estas, em sua maioria, do tipo de influência magnética, e algumas do tipo acústico. As minas eram cilíndricas, de 3 metros de comprimento e 0,5 metro de diâmetro, contendo cada uma 136 quilos de explosivo C-4 e talvez outros 136 quilos de material inerte para melhorar a sua estabilidade no fundo do mar. Tais minas foram noticiadas como sendo produtos do grupo de armas da CIA, em Langley, Virgínia, e da Divisão de Minas do Centro de Guerra de Superfície da Marinha dos EUA. Elas podem ter sido fabricadas pela CIA com mecanismos de disparo providos pela Marinha. Podem também ter sido montadas e testadas em Honduras e entregues aos barcos Q por um navio-mãe operando fora do limite das 12 milhas de águas da Nicarágua.

O navio-mãe utilizado na operação, acredita-se ter sido um navio de apoio a perfurações petrolíferas, com uma plataforma de pouso para helicópteros e facilidades de apoio aos barcos Q. Ele foi detectado como operando sob bandeira panamenha, afretado ou comprado pela CIA por um preço estimado de 1,2 milhão de dólares. As minas foram plantadas por pessoal contratado no Equador, Guatemala, El Salvador e outros países.

Em 3 de janeiro de 1984, o governo nicaraguense informou que os portos ha-

TABELA 1

MINAS PLANTADAS NA NICARÁGUA (1984)			
Data	Quant.	Local	Observações
7 janeiro	3	Puerto Sandino	Minas magnéticas (um navio avariado, duas minas localizadas e marcadas)
24-25 fevereiro	4	El Bluff	
29 fev./4 mar.	8	Corinto	Quatro minas magnéticas plantadas em 29 de fevereiro
3 março	4	Puerto Sandino	Minas colocadas próximo ao terminal petrolífero
26 março	6	Corinto	Colocadas no canal de navegação
27 março	6	Corinto	
28-30 março	8	Puerto Sandino	Quatro minas plantadas em 28 de março e quatro em 29 de março
TOTAL = 39 (Corinto-20; Puerto Sandino-15; El Bluff-4)			

viam sido minados. Os sandinistas devem ter obtido esta informação através de agentes infiltrados nas oficinas de minas em Honduras. Cinco dias depois, em 8 de janeiro, a rádio da FDN, transmitindo de sua estação clandestina em Tegucigalpa, em Honduras, responsabilizou-se pela minagem.

Os *contras* manifestaram interesse em usar minas marítimas em princípios de 1983, fevereiro e março, quando seus representantes indagaram da CIA sobre minas a serem usadas nos portos da Nicarágua. Em resposta, a CIA solicitou

cartas detalhadas dos três portos onde os navios soviéticos desembarcavam regularmente suprimentos militares. Posteriormente, esta solicitação foi cancelada devido a pressão do Congresso sobre as atividades do serviço de informação. Não obstante, a minagem na Nicarágua foi aprovada, em princípio, pela administração, e os três portos foram minados no início de 1984.

As primeiras minas foram colocadas no terminal de óleo de Puerto Sandino em 7 de janeiro de 1984. Durante fevereiro e março, minas adicionais foram

lançadas em Puerto Sandino, Corinto e El Bluff. O navio-mãe da CIA que apoiava estas operações zarpu para os EUA em 10 de abril e foi observado passando pelo Canal do Panamá no dia 13.

O saldo dessas operações foi trágico para a Nicarágua. As minas avariaram ou destruíram 19 navios, registrados sob oito diferentes bandeiras, e interromperam a navegação durante os meses de novembro a abril, importante período para as principais colheitas de exportação (ver tabela 2).

A quantidade de explosivo informada como existente nas minas foi calibrada para avariar navios, mais do que afundá-los. A meta era causar atrasos e tumultuar as operações portuárias. Um navio pesqueiro, entretanto, foi destruído por duas minas em El Bluff, a 25 de fevereiro. Em 1º de março, uma grande draga holandesa foi atingida em Corinto; em 7 do mesmo mês, o SS *Los Caribes*, um navio panamenho transportando suprimentos industriais, medicamentos e alimentos, foi seriamente avariado. O *Lugansk*, petroleiro russo carregado com 250.000 barris de óleo cru, foi avariado por uma mina em Puerto Sandino, em 20 de março. A avaria do *Iver Chaser*, em 28 de março, foi estimada em US\$ 1.646.905,24 e uma ação judicial para sua indenização foi apresentada contra os Estados Unidos, dois anos depois, pela Chaser Shipping Co.

Esta ação foi arquivada pela corte jurídica por falta de provas. Em realidade, para que ela prosseguisse, haveria necessidade de acesso a documentos sigilosos, portadores de informações relativas àquelas operações.

As autoridades militares da Nicarágua e Eden Pastora Gómez, um dos líderes dos *contras*, declararam que aquelas pequenas e nada sofisticadas minas,

de projeto e fabricação local, foram plantadas nos portos e no Lago Nicarágua, talvez, pelos *contras*, operando independentemente da CIA.

O governo nicaraguense detectou — e informou — que pequenos barcos com motores fora da borda estavam operando dentro dos portos nacionais, em fins de 1983 e início do ano seguinte. Em 8 de setembro de 1983, o oleoduto de Puerto Sandino foi sabotado; no mês seguinte, dia 14, repetiu-se a mesma sabotagem. No primeiro dia de 1984, a dragagem que vinha sendo feita no Porto de Corinto foi suspensa por uma explosão que avariou diversos equipamentos. Seis dias depois, mergulhadores *contras* colocaram explosivos no terminal petrolífero de Puerto Sandino.

Quando as minas marítimas foram descobertas e não possuindo navios varredores, a Nicarágua apelou para outros países, inclusive o Brasil, solicitando apoio técnico e material. A França ofereceu-se para prover o país com navios-varredores, em cooperação com outro país europeu, mas a oferta nunca se materializou.

O ministro da Defesa da Nicarágua visitou a URSS e a Coreia do Norte para adquirir esses navios, com limitado sucesso. Conseqüentemente, navios pesqueiros foram retirados de seus afazeres e empregados na caça às minas. Nas costas do Pacífico, durante estas operações, vários barcos pesqueiros foram avariados, sendo que três afundaram.

Sobre as minas, sabe-se que eram em sua maioria de influência magnética, algumas acústicas e poucas flutuantes, recebendo uma cobertura aborachada que as faziam parecer como rochas. Podiam ser também presas a determinados locais. Eram equipadas com ignitor de fusível USM60, que é estanque e projetado para acionar um mecanismo de dis-

TABELA 2

NAVIOS AVARIADOS POR MINAS NA NICARÁGUA EM 1984

Data	Local	Navio	Toneladas	Bandeira	Observações
13 Janeiro	Puerto Sandino	Barco-patrolha	—	Nicarágua	Avariado
— fevereiro	Corinto	<i>El Tayacan</i>	57	Nicarágua	Avariado (arrendado na França)
25 fevereiro	El Bluff	<i>Pescasa n° 13</i>	—	Nicarágua	Avariado
		<i>Pescasa n° 23</i>	—		Avariado (três feridos)
		<i>Pescasa n° 22</i>	—		Afundado por duas minas (dois mortos e três feridos)
1° março	Corinto	<i>Geopotes VI</i>	5.146	Holanda	Avariado (cinco feridos e US\$ 1.1 milhão em prejuízo)
1° março	Corinto	<i>Stephen Express</i>	—	Holanda	Avariado
7 março	Corinto	<i>Los Caribes</i>	5.018	Panamá	Avariado (rombo no casco)
início março	Corinto	Barco-patrolha (soviético)	—	Nicarágua	Avariado
início março	Corinto	<i>Freighter</i>	—	Cuba	Avariado
20 março	Puerto Sandino	<i>Lugansk</i>	22.078	URSS	Avariado (rombo no casco)
28 março	Corinto	<i>Iver Chaser</i>	15.380	Libéria	Avariado
28 março	Corinto	—	—	Reino Unido	Avariado
28 março	Corinto	Camaroneiro	—	Nicarágua	Avariado ou destruído
28 março	Corinto	<i>Araceli Perez</i>	—	Nicarágua	Avariado
29 março	Corinto	<i>San Albino</i>	—	Nicarágua	Avariado
30 março	Corinto	<i>Alma Sultana</i>	—	Nicarágua	Avariado 4 feridos
30 março	Corinto	<i>Terushio Maru</i>	11.103	Japão	Avariado
2 maio	Corinto	<i>Pedro Arauz Palacios</i>	—	Nicarágua	Afundado (quatro feridos e US\$ 500.000 em prejuízo)
TOTAL 19 (Corinto-14; Puerto Sandino-2; El Bluff-3)					

paro. Os fusíveis têm velocidade de queima de cerca de 40 pés por segundo, o que permite aos mergulhadores selecionar um apropriado tempo de disparo e se afastar da área. A carga explosiva era de, talvez, 6,8 quilos.

A fonte de tais minas é desconhecida. Apesar de haver sido noticiado que minas italianas haviam sido utilizadas pelas forças anti-sandinistas, tal fato não foi confirmado.

As minas lançadas nos Portos de Corinto, Puerto Sandino e El Bluff, no período de janeiro a março de 1984, foram extraordinariamente efetivas. Fossem mais minas lançadas ou prolongado o período do esforço de minagem, por talvez mais dois meses, os sandinistas poderiam ter sido forçados a negociar um acordo com os *contras*. A economia nicaragüense não poderia tolerar por mais tempo a razão de um navio avariado para cada duas minas lançadas. As meras 39 minas afetaram a economia do país, particularmente o suprimento de petróleo, a um nível bem mais elevado do que o seu número poderia indicar.

Os recentes acontecimentos na Europa Oriental e em outras partes do mundo sugerem que, no futuro, os pequenos conflitos regionais — como o da Nicarágua — serão semelhantes e, como as minas são efetivas e de baixo custo, o seu uso é altamente provável.

Desde a Segunda Guerra Mundial, as minas têm sido usadas em, pelo menos, 12 conflitos localizados, também chamados de “baixa intensidade”. A Marinha norte-americana deve estar preparada para empregar as minas marítimas e conduzir as suas contramedidas.

Por causa da campanha de atrição utilizada pelos *contras* em 1983 e a manifestação do Congresso norte-americano contrária à ajuda militar a eles proporcionada, em 9 de abril de 1984 a Nicará-

gua instaurou um processo contra os Estados Unidos na Corte Internacional de Haia. O processo abrangia atividades militares e paramilitares, dentro e contra a Nicarágua.

Em 18 de janeiro de 1985, os EUA anunciaram que não participariam dos procedimentos na Corte. No ano seguinte, em 27 de junho, a Corte Internacional deu seu veredicto, no qual condenava os EUA por intromissão nos assuntos internos da Nicarágua, contrariando o princípio de não-intervenção. A Corte desaprovou os vôos sobre o território nicaragüense, os ataques às instalações portuárias, a minagem de portos, a distribuição da publicação *Manual de guerra psicológica* e o embargo comercial. Concluiu também que o montante das reparações seria decidido através de negociações entre os EUA e a Nicarágua. Até o presente momento, nenhuma providência para iniciar tais conversações foi tomada pelos norte-americanos.

Do emprego dessas minas nos portos da Nicarágua vários pontos importantes devem ser anotados:

1º) a ameaça das minas prejudicou o movimento marítimo, causando uma correspondente redução nas trocas comerciais com o exterior. A mina não necessita avariar um navio para estabelecer a ameaça, a qual pode ser feita meramente pelo aviso de que os portos foram minados. Em 1983, 80% do comércio exterior foram transportados por via marítima, saindo em geral de Corinto e Puerto Sandino. Finalmente, oito cargueiros estrangeiros recusaram-se a entrar nos portos nicaragüenses durante março e abril de 1984. Daniel Ortega anunciou, neste ano, que as avarias físicas resultantes da combinação dos ataques dos *contras* e a minagem dos portos nacionais somaram 200 milhões de dólares.

2º) a preparação das medidas de contraminagem é necessária para minimizar as avarias nos navios e diminuir o tempo de suas operações portuárias. O país não tinha varredores e, para fazer este serviço depois que as minas foram plantadas, teve que retirar navios de pesca de seus trabalhos normais e equipá-los com paravanas improvisadas, um procedimento que resultou em maior demora e mais avarias nos navios.

3º) Do ponto de vista social, o uso de minas tem características humanas quando comparado a outras formas de guerrilha. O defensor, neste caso os sandinistas, sabia que as minas haviam sido plantadas antes que qualquer navio fosse avariado. De fato, o governo da Nicarágua anunciou em 3 de janeiro de 1984 que seus portos haviam sido minados e os *contras* confirmaram no dia 8 do mesmo mês. Em acréscimo, o Lloyd's de Londres pode ter recebido a tempo notificações das operações de minagem; o primeiro navio de grande porte, o *Geopotens VI*, não foi avariado a não ser em março. O defensor, entretanto, tem a opção de ignorar a presença das minas marítimas e aceitar os riscos de avarias nos navios. Tem também outras opções: fechar os portos, atrasar as saídas e entradas, varrer ou desativar as minas. Esta recente opção, por parte dos atacantes, difere muito de outras formas de ataque da guerrilha, nas quais bombas são colocadas em ônibus escolares e edifícios públicos ou de onde pedestres são atacados com canhões e granadas de mão.

De fato, uma autoridade norte-americana enfatizou que a minagem foi uma tentativa de converter o programa da CIA, de uma guerra brutal no interior do país para um ataque aos recursos governamentais. Entretanto, desde que as avarias provocadas pelas minas

foram no mar e distantes das zonas mais populosas, seus efeitos sobre o povo e o país foram menos marcantes.

4º) As repercussões políticas, tais como as resultantes das resoluções do Conselho de Segurança da ONU, reclamações na Corte Internacional de Justiça de Haia, ou de outros tribunais, podem ser evitadas. A minagem nos portos da Nicarágua foi a primeira vez, desde a Segunda Guerra Mundial, em que os EUA apoiaram tais ações contra uma nação com a qual mantinham relações diplomáticas.

Durante a última fase da Guerra do Vietnã, é verdade, os Estados Unidos minaram e bloquearam os portos norte-vietnamitas por aproximadamente um ano. Estas ações, entretanto, foram comunicadas publicamente, de acordo com a Convenção de Haia de 1907, e a administração Nixon pôde apontar a resolução do Golfo de Tonquim (1964) como base legal para ações norte-americanas contra o Vietnã do Norte. Deve ser notado, entretanto, que, como nas minagens vietnamitas, a da Nicarágua foi restrita às águas territoriais. Navios entrando ou saindo dos portos nicaraguenses eram sujeitos ao controle por um governo e as avarias dos navios usando seus portos poderiam ser minimizadas pelo controle do tráfego. Se minas são colocadas em águas internacionais, como feito no Canal de Corfu, durante a guerra civil grega, e mais recentemente no golfo persa, um simples controle de um país poderia ter dificuldade para controlar tanto volume de tráfego.

5º) Do ponto de vista técnico, o uso de minas marítimas na Nicarágua foi notavelmente bem-sucedido; o retorno do investimento foi grande. Lançadas 39 minas em três portos, resultaram 19 navios avariados — uma avaria para cada duas minas.

As forças americanas durante a Segunda Guerra Mundial, usando pequenos campos minados por submarinos, alcançaram uma proporção de um navio para 12 minas; entre abril e agosto de 1945, 12.053 minas foram lançadas em águas japonesas por aviões B-29, resultando em 670 navios avariados, ou seja, um navio para 18 minas.

Observações baseadas na experiência da Nicarágua sugerem que a guerra de minas merece estudos sérios para a aplicação contemporânea em conflitos de baixa intensidade; minas são baratas e efetivas, uma combinação potente de particular importância neste tempo de diminuição de gastos militares.

NOTA SOBRE OS AUTORES: O Cap. MARTIN, durante a Segunda Guerra Mundial, esteve envolvido com o uso operacional das minas marítimas lançadas de submarinos, aviões e bombardeiros B-29; ele colaborou no desenvolvimento de contramedidas a minas, na Guerra do Vietnã. O Dr. RAMSAY trabalhou no Laboratório Naval de Armamento, de 1942 a 1973, onde se dedicou à pesquisa, desenvolvimento, teste e avaliação de minas marítimas.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

SOLICITAÇÃO

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| <input type="checkbox"/> | ASSINATURA NOVA |
| <input type="checkbox"/> | RENOVAÇÃO 19..... |

ASSINALE A FORMA DE PAGAMENTO

- EM ANEXO, CHEQUE EM FAVOR DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA, NO VALOR DE CR\$ _____ (BANCO _____ / AG. _____ CHEQUE Nº _____)
- PARA DESCONTO MENSAL EM FOLHA DE PAGAMENTO (CAIXA CONSIGNATÁRIA) NO VALOR DE 9% DE 1 DIA DE SOLDADO DE 2º-TENENTE (SÓ PESSOAL DA MB) NIP _____ OU MATRÍCULA _____
- EM ANEXO, CHEQUE EM FAVOR DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA, NO VALOR DE US\$ 12.00 (EXTERIOR)

NOME _____

END. _____

CEP _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ EST. _____

(SÓ PESSOAL DA MB) POSTO OU GRADUAÇÃO _____

EM _____ / _____ / _____ (a) _____

COLE AQUI

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 - Centro
Rio de Janeiro - RJ

selo

2 0 0 1 0 - 0 9 0

RPC

DOBRE AQUI

CEP

ENDEREÇO:

REMETENTE:

AS ORIGENS DO GOLPE MILITAR DO ANO 2012 NOS ESTADOS UNIDOS¹

CHARLES J. DUNLAP JR.

Tradução, Apresentação e Comentários
CMG (RRm) FERNANDO M. BAPTISTA DA COSTA

APRESENTAÇÃO DO TRADUTOR

Se a perspectiva de um golpe militar nos Estados Unidos pode parecer a mais pura ficção, mesmo ao mais atento estudioso da vida política, econômica e social daquele país, não se pode dizer o mesmo quanto às perspectivas políticas dos países do mundo *menos desenvolvido* (eufemismo em uso para identificar o Terceiro Mundo), entre os quais, sem dúvida, enquadra-se o Brasil!

Obviamente, sem pensar neste universo e procurando expressar suas preocupações com os rumos da economia interna das Forças Armadas do seu próprio país, o Tenente-Coronel (USAF) Dunlap

escreveu, em 1991/92, um ensaio no qual, da hábil combinação de fatos reais, constatações do dia-a-dia da vida americana e algumas hipóteses e preocupações não muito remotas, emergiu um cenário que, tradicionalmente e em toda a história mundial, tem conduzido à ocupação do vazio do poder pelo poder efetivo dos militares (aí incluídos aqueles que, pela posse de armas efetivas, possam se instalar em seu lugar, tornando-se um poder militar, de fato).

Surpreendentemente, pois não acreditamos que as preocupações do autor tivessem abrangência maior do que as fronteiras do seu país, o teor do seu ensaio encaixa-se, como uma luva, à situa-

1. A tradução e a reprodução deste artigo foram, especificamente, aprovadas pelo autor e pelo editor da revista *Parameters*, na qual foi o original publicado, no número do inverno 92/93.

ção e aos cenários que se encontram no nosso país, da década de 80 para cá.

A iminência da revisão da Constituição de 1988; o debate que, tanto de boa como de má-fé, se instaurou recentemente sobre a revisão do *papel das Forças Armadas Nacionais*; e os *cantos de se-reia*, entoados com frequência crescente por cada vez maior número de menestres nacionais e internacionais, tornam a leitura desse artigo da maior importância para todos aqueles a quem o tema deva interessar. Por esta razão, desde já, estendemos a autorização que nos foi concedida para reprodução, total ou parcial, a qual incentivamos, desde que sejam sempre feitas referências ao autor e à revista *Parameters*, onde foi originalmente publicado.

À semelhança do autor, como os leitores verão adiante, recorri também à minha "caixa de notas e recortes antigos" e encontrei uma grande quantidade de notícias que serviriam, perfeitamente, como apoio às *citações* e ocorrências originais, caso houvesse a substituição do cenário do autor por um cenário brasileiro.

No intuito de facilitar a correlação entre as referências usadas na ficção do ensaio e a nossa realidade, estamos incluindo, a título ilustrativo nos locais apropriados, como *Notas do Tradutor* (N.T.), algumas dessas notícias ou comentários, de pequeno significado isolado, mas que, olhados em conjunto, formam um quadro de tendências altamente preocupantes dentro da já conturbada história da nossa vida republicana.

Guardadas as devidas proporções, sou de opinião de que os *conselhos* do autor, na parte final do ensaio, merecem a mais profunda reflexão e, a meu ver, se seguidos, embora com algum desconforto momentâneo mas com muito patriotismo,

serão capazes de, ao mesmo tempo, evitar algum desastre para a nossa frágil democracia e constituírem-se em uma sólida base de pensamento e análise dos brasileiros autênticos, sobre o papel desejável para as Forças Armadas brasileiras do presente e do futuro.

Maio, 1993

Fernando M. B. da Costa

AS ORIGENS DO GOLPE MILITAR

O texto da carta que se segue leva-nos através de uma sombria excursão imaginária ao futuro. Um golpe militar ocorreu nos Estados Unidos — o ano é 2012 — e o General Thomas E.T. Brutus, comandante-em-chefe das Forças Armadas Unificadas dos Estados Unidos, ocupa agora a Casa Branca na posição de plenipotenciário militar permanente. Sua posição foi ratificada por um referendo nacional, muito embora desordens esparsas ainda estejam em curso e prisões por atos de sedição ainda continuem. Um oficial superior da Reserva das Forças Armadas Unificadas, identificado agora simplesmente como *Prisioneiro 222305759*, é um dos prisioneiros, tendo sido condenado por uma corte marcial, por oposição ao golpe. Antes da sua execução, ele conseguiu fazer sair clandestinamente da prisão uma carta dirigida a um antigo colega de turma do Colégio Nacional de Guerra, discutindo as origens do golpe militar do ano 2012 nos Estados Unidos. Nela, ele sustenta que o golpe foi o resultado das tendências que se evidenciavam desde 1992. Essas tendências incluem a maciça diversão do emprego das Forças Armadas para atividades civis, a unificação monolítica daquelas Forças e o isolamento a que se submeteu a comunidade militar.

A carta foi conservada e é aqui reproduzida com o seu texto original.

Ela é reproduzida sem querer significar (eu espero) que o cenário de golpe indicado é puramente um instrumento literário montado para dramatizar as minhas preocupações com certas atitudes contemporâneas que vêm afetando as Forças Armadas; tampouco ela pretende ser uma predição.

O Autor.²

A CARTA

“Querido Amigo Velho,

Difícil acreditar que vinte anos já se passaram desde que nos formamos no Colégio Nacional de Guerra! Lembra-se das animadas discussões, das viagens, das festas, dos colegas? Aquele era o bom tempo! Eu não estou tendo tanta diversão ultimamente. Você ouviu falar nos julgamentos por sedição? É verdade, eu fui um dos presos — acusado de *pronunciamentos desleais* e de “uso de linguagem desdenhosa a respeito de oficiais”. Desleal? Não. Desdenhoso? Pode apostar que sim. Com o General Brutus no poder não é difícil ser desdenhoso.

Tenho que cumprimentar Brutus, ele é engenhoso. Depois da morte do presidente, ele, de alguma forma, persuadiu o Vice-Presidente a não fazer o juramento de praxe. Tínhamos então um presidente ou não? Uma verdadeira charada constitucional, assim definia a imprensa! Brutus criou um clima de ambigüidade suficiente para convencer todo o mundo que, na qualidade de Oficial mais antigo das Forças Armadas ele podia — e devia — declarar-se, a si mesmo, comandante-em-chefe das Forças Armadas Unificadas. Lembra-se do que ele disse? — “Tenho que preencher o vazio de poder.” E Brutus mostrou que ele realmente sabia como usar o poder: proclamou a Lei Marcial, *adiou* as eleições, convenceu o vice-presidente a *aposentar-se* e, finalmente, mudou-se para a Casa Branca! “É mais eficiente trabalhar aqui”, disse ele. Lembra-se?

Quando o Congresso se reuniu, naquela última vez, e manobrou de forma a aprovar a Lei do Referendo, eu realmente senti minhas esperanças crescerem. Porém, quando o Referendo aprovou a posse de Brutus, eu percebi que estávamos em grandes dificuldades. Eu causei um tumulto, você sabe, tentando organizar um protesto. Ai, as Forças de Segurança me pegaram. Meu *juulgamento sumário* foi uma piada. A sentença? Bem, digamos que você não precisa

2. Charles J. Dunlap, Jr., Tenente-Coronel da Força Aérea dos Estados Unidos, é o “Deputy Staff Judge Advocate” do Comando Central Americano, na Base da Força Aérea de MacDill, Flórida. Bacharel em Direito pela Universidade de St. Joseph, pela Faculdade de Direito da Universidade de Villanova e graduado no Curso de Estado-Maior das Forças Armadas, ele formou-se, com distinção, no curso do Colégio Nacional de Defesa dos Estados Unidos, turma de 1992. Lecionou na Escola Geral de Juizes-Advogados da Força Aérea e serviu na Coreia e no Reino Unido. Em 1987 ele era Juiz-Militar e, subseqüentemente, foi designado para o Estado-Maior da Força Aérea, no Gabinete do Juiz-Advogado Geral. Recentemente, o Ten. Cel. Dunlap recebeu o troféu de 1992, da Associação dos Juizes-Advogados, como o Jurisconsulto do ano, devido à sua brilhante carreira, no setor, nas Forças Armadas. O artigo aqui traduzido e reproduzido foi adaptado do ensaio de sua autoria, como aluno do Colégio Nacional de Defesa, com o qual, competindo com alunos de todos os estabelecimentos de ensino superior das Forças Armadas, tornou-se co-vencedor do Concurso de Ensaio Estratégicos da Junta de Chefes de Estados-Maiores, no período 1991/1992.

reservar nenhuma cerveja para mim na reunião do ano que vem... Uma vez que não parece que vou revê-lo, pensei que deveria lhe escrever e tentar fazer chegar a carta a você.

Estou batizando este texto de "Origens do Golpe Militar do ano 2012 nos Estados Unidos". Penso ser importante ter a verdade registrada, antes que eles reescrevam a história. Se algum dia nós vamos ter a nossa liberdade de volta, temos que entender como entramos nessa confusão. O povo precisa entender que as Forças Armadas existem para apoiar e defender o governo, não para ser o governo. Defrontada, de um lado, com problemas nacionais intratáveis e ciente, de outro lado, da existência de uma força armada capaz e cheia de energia, foi muito fácil seduzir a nação a começar a ver os militares como uma solução de custo aceitável.³ Nós cometemos um terrível engano quando concordamos que as Forças Armadas fossem desviadas da sua destinação original.

Encontrei uma caixa de notas e recortes do nosso tempo no Colégio Nacional

de Guerra e disse aos meus algozes que precisaria delas para escrever a confissão que eles desejavam. É extraordinário: olhando esses papéis velhos, eu percebo como, já em 1992, nós deveríamos ter visto o que viria pela frente. As sementes deste abuso estavam todas ali; nós apenas não nos apercebemos de como elas cresceriam. Porém, não é isto o que sempre acontece com coisas como estas? Alguém disse uma vez que "os verdadeiros divisores de água, nas relações humanas, raramente são percebidos no meio do tumulto de manchetes divulgadas a cada hora". E nós tínhamos uma enorme quantidade de manchetes para nos distrair, nos anos 90: a economia estava no entulho do lixo, o crime crescendo⁴, a educação deteriorando-se⁵, o uso de drogas exuberante, o meio ambiente com problemas, enquanto escândalos políticos ocorriam diariamente.⁶ Em todo o caso, ainda havia boas notícias: o fim da Guerra Fria e a recente vitória dos Estados Unidos sobre o Iraque.

Tudo isto, associado a outros acontecimentos, contribuiu para a situação

3. N. T. : "Em síntese, a disposição militar para presença ativa na política nacional, nunca totalmente ausente na República, perdeu vigor nos últimos dez anos, mas por menos que os militares desejem, ela pode recrudescer por pressão da própria sociedade, se forem excessivos e graves os erros e insucessos das instituições do Estado democrático e de suas políticas, indutores do colapso da racionalidade pública e, eventualmente, até mesmo da violência liberticida e precursora do arbítrio." O que realmente pode ameaçar a democracia, Mario C. Flores, Almirante-de-Esquadra, Ministro-Secretário para Assuntos Estratégicos em *O Estado de São Paulo*, 15/10/92.

4. N. T. : "O povo brasileiro sente uma angústia muito grande com a falta de segurança, em todos os níveis. A classe média está gradeada e as camadas carentes são reféns de marginais nas favelas." Ernani G. Fortuna, Almirante-de-Esquadra — Comandante da ESG, em *O Estado de São Paulo*, 01/11/92. "Morros do Rio têm mais armas que toda a polícia, diz a Polícia Federal" — Edson de Oliveira, Superintendente da P.F. no Rio de Janeiro, em *O Estado de São Paulo*, 08/12/92.

5. N. T. : "Os países da América do Sul... têm seu desenvolvimento retardado por um passivo que ascendeu a dezenas de bilhões de dólares, por um atraso tecnológico que se amplia de forma alarmante e por deficiências estruturais sérias, entre as quais destacam-se a instabilidade política, a má distribuição da renda e, em maior ou menor grau, a falta de eficiência nos sistemas públicos de educação, saneamento básico e apoio à saúde". Zenildo Z. Lucena, General-de-Exército, Ministro do Exército, em Diretrizes para o Alto Comando do Exército, Novembro de 1992.

6. N. T. : Haveria melhor síntese da situação brasileira nos últimos tempos? (Comentário do Tradutor).

que encontramos hoje: um poder militar que controla o governo e, ironicamente, não pode combater. E não foi uma causa singular que nos levou a este ponto. Ao contrário, foi uma combinação de muitos desenvolvimentos diferentes, cujo começo estava evidente em 1992. Eis aí o que penso ter ocorrido.

Os americanos tornaram-se aborrecidos com a democracia. Estávamos desiludidos com a aparente falta de habilidade do governo eleito para resolver os dilemas nacionais. Estávamos à procura de alguém ou de alguma coisa capaz de produzir respostas com que pudessemos trabalhar. A única instituição do Governo, na qual o povo ainda tinha alguma fé, era a militar⁷. Encorajado pela evidente competência dos militares na Primeira Guerra do Golfo, o povo voltava-se, cada vez mais, para eles, na busca de soluções para os problemas do país. Os americanos decidiram-se por uma aceleração das tendências iniciadas nos anos 80: atribuir aos militares uma variedade de novas missões, não tradicionais, aumentando de forma assustadora seu comprometimento com o que outrora se classificava como tarefas auxiliares.

Embora não parecesse óbvio à época, o efeito cumulativo do exercício dessas novas atribuições foi incorporar os militares, de uma maneira sem precedente, ao processo político. Esses encargos adicionais tiveram, também, o efeito perverso de desviar o foco e os recursos das Forças Armadas da sua missão principal — treinar para o combate e lutar.

Finalmente, mudanças organizacionais, políticas e na sociedade serviram para alterar a cultura militar americana. O militar de hoje não é o mesmo que conhecemos quando nos formamos no Colégio Nacional de Guerra.

Deixe-me explicar como cheguei a estas conclusões.

Em 1992, muito poucas pessoas poderiam pensar que um golpe de estado militar poderia um dia ocorrer aqui. Com certeza, havia excêntricos teóricos da conspiração capazes de ver a mão do Pentágono no assassinato do Presidente Kennedy, na queda do Presidente Nixon e em eventos similares. Mas, mesmo os mais crédulos, tinham que admitir que a tomada do poder pelos militares era fato que jamais ocorrera até aquela data. Sem se esquecer das advertências do Presidente Washington, no seu discurso de despedida, a respeito dos perigos causados por uma estrutura militar superdimensionada, os americanos geralmente encaravam suas Forças Armadas com uma criteriosa mistura de respeito e prudência. Por mais de dois séculos esta vigilância foi recompensada e a maioria dos americanos foi levada a considerar a idéia de um golpe militar como despropositada. Andrew Janos, um historiador, apreendeu a visão convencional da segunda metade do século vinte e a expressou neste recorte que eu guardei:

“Um golpe de estado nos Estados Unidos seria por demais fantástico para ser contemplado, não somente porque poucos atualmente poderiam admitir a idéia, mas também porque a massa da população está fortemente ligada ao

7. N. T. : “No ano passado, o governo era considerado muito confiável por apenas 36% dos chefes de família e donas de casa de São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador, Recife e Porto Alegre, enquanto mais da metade (54%) desse mesmo universo via o Exército como uma instituição merecedora de muita confiabilidade.” — Pesquisa Ogilvy & Mather, *Jornal do Brasil*, 24/11/91.

sistema político existente e levantar-seia em defesa de um líder político, mesmo que não gostasse dele.

O ambiente mais hospitaleiro para golpes de estado é aquele no qual a apatia prevalece como estilo dominante.”

Entretanto, quando Janos escreveu isto, em 1964, 61.9 por cento do eleitorado havia comparecido as urnas para votar. Desde então, a participação dos eleitores vem declinando de maneira uniforme. Em 1988, somente 50.1 por cento dos eleitores alistados votaram. A simples extrapolação destes números, com vistas ao Referendo da última primavera, poderia ter previsto, quase que exatamente, o resultado. Foi precisamente o contrário de 1964: 61.9 por cento do eleitorado não votou.⁸

O mal-estar social americano estava facilmente visível em 1992. Setenta e oito por cento dos americanos acreditavam que o país estava no “caminho errado”. Um pesquisador declarou que os indicadores sociais estavam no seu mais baixo nível nos últimos 20 anos e insistia em que “alguma coisa estava frouxa na infra-estrutura social”. A nação estava frustrada e irada com os seus problemas.

A América queria soluções e o governo democraticamente eleito não as estava provendo. O país sofria de um “profundo pessimismo com relação aos políticos e aos governos, depois de anos de promessas quebradas”.⁹ David Finkle registrou, no *The Washington Post Magazine* que, para a maioria dos americanos, “a noção de governo é a de algo que evoluiu de uma entidade capaz de prover democracia para algo que provê obstáculos; de algo que deve ser celebrado para algo que deve ser ignorado”. Da mesma forma, políticos e suas propostas pareciam estáticos e repetitivos. Milhões de eleitores abandonaram a esperança de encontrar respostas. O ambiente da apatia, que Janos caracterizou como o precursor de um golpe, que acabou vindo...

Diferentemente do resto do governo, os militares gozaram de notável e constante aumento de popularidade durante os anos 80 e o início dos 90. E, em verdade, eles ganharam a admiração do público. Debilitadas pelos resultados da guerra do Vietnã, as Forças Armadas haviam tomado providências para se reinventar. Já na altura de 1988, o jornal *U.S. News & World Report* trombeteava o resultado: “Em contraste com as

8. N. T. : O resultado oficial do TSE sobre o Plebiscito de abril de 1993, apontou uma percentagem de 20% de votos brancos/nulos ao lado de 25,76% de abstenções, o que indica que 40,6% do eleitorado brasileiro não estavam interessados no problema político submetido à consulta popular. Este desinteresse superou, de longe, a média de 15% do absenteísmo das últimas eleições.

Note-se, em relação às percentagens indicadas na carta que o voto nos Estados Unidos é facultativo enquanto que no Brasil é obrigatório.

9. N. T. : “De janeiro para cá a fatia da população que não confiava no presidente subiu de 25% para 45%” — Revista *Veja*, 31 de março de 1993.

“Pesquisa de alcance nacional, realizada pelo IBOPE, na terceira semana de abril, sob encomenda da Confederação Nacional da Indústria, revela:..., 96% não têm dúvidas de que, pelo que arrecada de impostos, o governo poderia prestar serviços melhores;...; 92% acham que os políticos ficam ricos com a política. O mais intrigante dessa pesquisa é a assombração que ela põe à luz do dia: um quarto da população está convencida de que os serviços públicos são melhores em governos militares do que em regimes democráticos.” *Coisas da Política* — Marcelo Pontes. *Jornal do Brasil*, 03/05/93.

forças deprimidas, assoladas pelas drogas, estilo cada-um-por-si, dos anos 70 e do início dos anos 80, as Forças Armadas dos Estados Unidos transformaram-se numa força combatente de postura impecável, disciplina brilhante e moral elevada." Depois que os militares impuseram ao Iraque uma acachapante derrota na Primeira Guerra do Golfo, a ignomínia do Vietnã evaporou-se.

Quando nos formamos no Colégio Nacional de Guerra, em 1992, as Forças Armadas dos Estados Unidos eram as mais inteligentes, bem-educadas e disciplinadas da sua história. Enquanto as pesquisas mostravam o público, invariavelmente, atribuindo ao Congresso notas baixas, uma pesquisa efetuada em fevereiro de 1991, indicava que "a confiança do público nos militares aproximava-se do índice de 85 por cento, ultrapassando em muito todas as demais instituições da nossa sociedade". As Forças Armadas haviam se tornado na mais — e talvez única — autoridade do governo a merecer crédito.

Definições relativas ao papel do militar na sociedade começaram, também, a mudar. Vinte anos antes de nos formarmos, a Suprema Corte declarou, no julgamento do processo Laird *versus* Tatum, que os americanos tinham uma "resistência forte e tradicional a qualquer intrusão militar nos assuntos civis". Porém, os americanos estavam, agora, repensando se tal resistência era desejável e necessária. Eles compararam a axiomática competência militar com a chicana e a inépcia de muitos dos cidadãos eleitos e acharam que não precisavam destes últimos.

O comentarista James Fallows expressou o novo pensamento em artigo publicado, em agosto de 1991, na revista *Atlantic*. Meditando sobre a contribuição dos militares para a sociedade americana, Fallows escreveu: "Estou começando a pensar que a única maneira do governo central fazer alguma coisa aproveitável é inventar uma ameaça à segurança e entregar o serviço aos militares." Ele assim consubstanciou o seu raciocínio:

"De acordo com as nossas teorias econômicas e políticas, a maioria das agências não está em posição privilegiada para falar a respeito do bem-estar da nação. Cada uma delas representa um determinado eleitorado; os grupos de interesses brigam entre si. As Forças Armadas, estranhamente, são a única instituição governamental que foi legitimada para agir dentro do conceito do bem comum. A Defesa Nacional pode nos levar a fazer coisas — treinar engenheiros, construir estradas¹⁰ — que o bem-estar nacional, a longo prazo, ou senso comum, não podem."

Uma década antes da publicação do artigo de Fallows, o Congresso começou a usar a Defesa Nacional com base lógica para incrementar a participação militar em uma atividade que, historicamente, sempre fora domínio exclusivo dos setores civis do governo: vigiar o cumprimento das leis. O Congresso concluiu que o "aumento da maré de introdução ilegal de drogas nos Estados Unidos ... significava uma grave ameaça a

10. N. T.: "No campo da economia, o Exército tem proporcionado uma valiosa contribuição ao desenvolvimento nacional... Sua ação foi pioneira em vários setores, como na construção de estradas, no estabelecimento de linhas telegráficas, no ensino de engenharia especializada, na colonização de áreas fronteiriças e até mesmo no desenvolvimento industrial do País." Exposição do Ministro do Exército na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, 21/08/91.

todos os americanos”. Acharo insatisfatório o desempenho das agências policiais civis encarregadas do combate a essa ameaça, o Congresso aprovou a Lei de 1981, relativa à Cooperação Militar com aquelas agências civis.¹¹ Ao fazê-lo, o Congresso tinha a intenção específica de forçar comandantes militares relutantes a cooperar ativamente com as atividades policiais.

Isto constituiu uma mudança histórica na política. Desde a aprovação da Lei Posse Comitatus, em 1878, os militares haviam se mantido distantes de atividades policiais. Embora a Lei de 1981 ainda mantivesse certos limites na atribuição de autoridade legal ao pessoal militar, seu efeito real foi expandir dramaticamente a participação militar no esforço antidrogas. Por volta de 1991, o Departamento de Defesa estava gastando 1.2 bilhão de dólares em campanhas antinarcóticos. Aviãos de vigilância da Força Aérea eram enviados para rastrear contrabandistas aéreos; navios da Marinha patrulhavam as águas do Caribe,

procurando navios carregados com drogas; pessoal da Guarda Nacional procurava esconderijos de maconha próximos das fronteiras. Em 1992, o combate ao tráfico de drogas foi formalmente declarado uma “missão de relevância para a Segurança Nacional”¹²

Não demorou muito para que os legisladores do século 21 estivessem clamando por um maior envolvimento dos militares nas atividades policiais. O crime parecia estar fora de controle! Mais preocupante ainda, a incidência de crimes com violência continuava a subir. Os americanos estavam horrorizados e desesperados: uma terceira vigilância, jamais sonhada, poderia ser justificada. O aumento da ilegalidade era visto como nada mais do que outro exemplo da inabilidade das lideranças políticas para cumprir o dever mais elementar de um governo — assegurar segurança pública. O povo mais uma vez queria que os militares ajudassem.¹³

Sinais de uma expansão nas funções de polícia começaram a vir à superfície,

11. N. T. : “Narcotráfico — Revisão das normas reguladoras da Polícia Federal (Constituição Brasileira), de sorte a incorporar, na medida conveniente, contingentes das Forças Armadas para a defesa territorial contra narcotráfico” — Hélio Jaguaribe, Secretário de Ciência e Tecnologia — Palestra na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, em 19/08/92.

12. N. T. : “A insuficiência ou a ineficiência da polícia tem levado muitas pessoas a defender publicamente a idéia da utilização das Forças Armadas no combate aos delinquentes. Essas pessoas argumentam, a favor da concepção em pauta, que a presença de soldados armados de fuzis bem como a posição dos tanques nas ruas durante a realização da Rio-92, foi capaz de diminuir o índice de roubo e criminalidade” — Antonio Carlos Will Ludwig, doutor em Educação pela Unicamp, em *O Estado de São Paulo* 27/11/92.

“Alarmada com a onda de saques realizados no Rio desde a semana passada, a Associação Brasileira de Supermercados (ABRAS) enviou ontem um documento aos ministérios da Justiça e do Exército, pedindo providências contra as invasões” — Supermercados pedem Exército contra saque — *Jornal do Brasil*, 06/04/93.

13. N. T. : “O Coronel de Infantaria José E. de Carvalho Siqueira será o interventor federal na Polícia Militar de Alagoas. Os Tenentes-Coronéis Adriano Pereira Júnior e Túlio Cherem vão exercer funções de estado-maior naquela PM.

A transferência do comando da Polícia Militar de Alagoas para as mãos de três oficiais do Exército foi a fórmula encontrada para evitar a decretação da intervenção formal no Estado”. (*Jornal do Brasil*, 6 e 9 de julho de 93)

enquanto ainda estávamos no Colégio Nacional de Guerra. Por exemplo, a Guarda Nacional, no Distrito de Colúmbia, estabeleceu uma presença regular nas áreas de alto risco de crime. Eventualmente, o povo acostumou-se a ver pessoal militar fardado patrulhando nas suas vizinhanças. Tropas eram, então, um complemento de todas as forças policiais do país. Em muitas das áreas nas quais a nossa burguesia de velhos americanos a nível — Brutus as chama de *zona de segurança nacional* —, os militares eram, muitas vezes, os únicos agentes da lei. Conseqüentemente, os militares estavam posicionados de forma ideal, em milhares de comunidades, para apoiar o golpe.

A inquietação com a criminalidade era uma razão muito importante para que as ações do General Brutus fossem aprovadas no referendo. Muito embora a presença votante do público em geral tivesse sido baixa, os americanos idosos votaram em proporção muito elevada. Mais ainda, com o envelhecimento da geração da explosão demográfica, a parcela de eleitores americanos de mais de 45 anos cresceu para quase 53 por cento do total de eleitores, por volta do ano 2010. Este eleitorado, abastado e mais velho, recebeu com agrado uma organização capaz de garantir sua segurança física. Quando isto foi considerado, eles apoiaram Brutus no referendo — provavelmente a última vez que eles terão votado...

O eleitorado dos militares era maior do que aquele constituído somente por idosos. Americanos pobres, de todas as idades, tornaram-se dependentes dos

militares, não somente para obter proteção como também cuidados médicos. Mais uma vez, encontramos as raízes disto na época de 1992. Primeiro veio a proposta, derrotada por muito pouco, de usar os hospitais destinados aos veteranos de guerra para atender aos pobres não-veteranos. Depois, pedidos para utilizar equipamentos médicos dos militares para reduzir a alta pressão sobre os hospitais urbanos. A proporção que o número de americanos não-segurados ou segurados a valores insuficientes crescia, a pressão para provisão de cuidados médicos tornava-se inexorável.¹⁴ Agora, os hospitais militares atendem a milhões de novos pacientes não-militares. Semelhantemente, uma proposta para utilizar bases militares *subutilizadas*, como centro de reabilitação de drogados, foi implementada em escala maciça.

Até mesmo os cidadãos jovens foram cooptados. Durante os anos 90, chegou ao conhecimento público que os oficiais tinham o preparo de base em matemática e ciência desesperadamente necessário para revitalizar a educação, nos Estados Unidos. De fato, programas de ensino com participação de pessoal militar, já estavam em andamento, enquanto nós estávamos no Colégio Nacional de Guerra. Temos agora uma geração inteira de jovens que cresceu confortavelmente com a visão dos militares patrulhando suas ruas e ensinando nas suas salas de aula.

Como você sabe, não foram somente crises na segurança pública, nos cuidados médicos e na educação¹⁵ que os mi-

14. N. T. : "O Exército poderá entrar em ação no combate à cólera no Rio, caso o número de vítimas da doença se eleve a uma proporção fora de controle dos órgãos públicos, admitiu ontem o Coronel Roberto Câmara Sena. O militar representou o Comando Militar do Leste em reunião convocada pelo Governador em exercício do Rio — Câmara Sena disse que o Exército está preparado para socorrer o Estado, com médicos e pessoal, mas que só irá para as ruas em caso de calamidade pública." *O Estado de São Paulo*, 02/03/93.

15. N. T. : "Em certas localidades, o médico do quartel é o único existente no seio da população e o professor é o Oficial, o Sargento, o Cabo, ou mesmo suas esposas." Exposição do Ministro do Exército na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, 21/08/1991.

litares foram chamados a resolver. Eles foram também chamados para dirigir os reparos aos danos ao meio ambiente, no país. Por volta de 1992, as Forças Armadas estavam profundamente envolvidas nestas lides e este envolvimento cresceu como um cogumelo. Uma vez que os militares mostraram sua capacitação no assunto, pouco demorou para que os problemas do meio ambiente fossem declarados “ameaças à segurança nacional” e de total responsabilidade das Forças Armadas.¹⁶

Outros problemas foram transformados em assuntos de segurança nacional. Quanto mais as empresas aéreas comerciais faliam e reduziam vôos em rotas não lucrativas, mais os militares eram chamados a prover transporte aéreo essencial para as regiões afetadas. Em nome da Defesa Nacional, os militares

encontraram-se, em seguida, envolvidos com transporte marítimo. Navios comprados pelas Forças Armadas, para atender às suas contingências, foram cedidos a exportadores americanos, completos, com suas tripulações militares, e a preços muito baixos, para ajudar a reduzir o déficit comercial. A infra-estrutura nacional, em desagregação, foi também declarada uma “ameaça à segurança nacional”. Como fora proposto anteriormente, em 1991, tropas reformavam prédios públicos, reconstruíam pontes e estradas e construíam novos prédios governamentais.¹⁷ Ao final de 1992, vozes no Congresso e nas Forças Armadas clamavam, em crescendo, por um envolvimento militar num largo espectro de atividades, anteriormente de responsabilidade puramente civil.¹⁸ Breve, tornou-se comum,

16. N. T. : “O Presidente F. Collor quer ver as Forças Armadas mobilizadas este ano, na Operação Amazônia de combate a queimadas.”

“A Marinha Brasileira vai participar da Operação Amazônia fiscalizando a pesca predatória e os danos ambientais causados por garimpeiros e madeireiros nos rios amazônicos, garante a presidente do IBAMA, socióloga Tania Munhoz.”

“O Exército também auxiliará o IBAMA durante a operação, treinando observadores de vôo e equipes de combate a incêndio. O Ministério da Aeronáutica, por meio da Força Aérea Brasileira (FAB) ficará com a responsabilidade de ceder helicópteros, aviões *Buffalo* e pilotos para transporte de fiscais do IBAMA e da Polícia Federal.” — Forças Armadas combaterão queimadas. *O Estado de São Paulo*, 17/02/91.

17. N. T. : “Os Batalhões de Engenharia de Construção realizam trabalhos rodoviários e ferroviários, barragens, obras de saneamento e abastecimento d’água, abertura de poços, além de obras civis em geral, como a construção de aeroportos e açudes. No ano que findou, o Exército participou do Programa SOS Rodovias, recuperou cerca de 1800km de estradas, atuando, praticamente, em todo o Território Nacional.” Exposição do Ministro do Exército na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, 21/08/91.

18. N. T. : “O Presidente Itamar Franco reuniu-se ontem, pela primeira vez, com o Alto Comando das Forças Armadas.

...a participação das Forças Armadas nos programas sociais de combate à miséria e à pobreza, com a distribuição e fiscalização de alimentos, foram assuntos em destaque na reunião...” Presidente se reúne com Generais, *O Estado de São Paulo*, 30/01/93.

“Atualmente, o Exército está colaborando com o Ministério da Ação Social, mediante convênios, em três projetos, a saber — prestação de assistência à infância desamparada, através de várias Organizações Militares, com o apoio de comunidades e de órgãos estaduais e municipais; SOS Habitação, com a finalidade de permitir o acesso à casa própria, particularmente nas regiões mais desassistidas; distribuição de alimento, através do projeto Gente, a cerca de 650.000 famílias carentes (Projeto recentemente encerrado)” — Exposição do Ministro do Exército na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, 21/08/91.

praticamente em todas as comunidades, verem-se equipes de soldados trabalhando em projetos locais.¹⁹ Uniformes militares não chamavam mais atenção.

O novo papel das Forças Armadas não ficou confinado aos empreendimentos domésticos. Tarefas humanitárias e de envolvimento nacional, em outros continentes, proliferavam. Ainda que estes projetos tenham sido sempre executados pelos militares, de maneira informal, em 1986, o Congresso formalizou o processo, ao declarar que atividades de assistência aos civis e humanitárias, em outros continentes, eram *missões militares válidas e especificamente autorizadas*, a partir de então, pela Lei. Missões humanitárias, realizadas durante a primeira parte da década de 90, no Iraque, em Bangladesh e nas Filipinas, com o estímulo de uma imprensa favorável, passaram a ser citadas como o “modelo militar” para o futuro. Tal predição tornou-se verdade. Quando vários governos africanos entraram em colapso, próximo à virada do século, em consequência de epidemias de AIDS e da fome, tropas dos Estados Unidos — somente apresentadas ao continente na década de 90 — foram chamadas para restabelecer os serviços básicos. Elas nunca mais saíram de lá. Agora, os militares dos Estados Unidos constituem o

governo de fato, em muitas daquelas áreas. Mais uma vez, os primeiros sussurros a respeito de tais tarefas já eram audíveis em 1992.

Na altura do ano 2000, as Forças Armadas haviam penetrado em muitos campos vitais da sociedade americana. Era cada vez maior o número de oficiais que buscavam, nos assuntos próprios dos civis, o mesmo tipo de autonomia que poderiam esperar obter dos seus superiores, quando se tratava da execução de operações tradicionais de combate. Então, começou a inevitável politização dos militares. Com tanta responsabilidade sobre virtualmente quase tudo que cabia ao governo fazer, os militares progressivamente demandaram um papel mais importante na formulação das políticas. Numa democracia, porém, a formulação política é uma tarefa que deve ser deixada àqueles que tem contas a prestar ao eleitorado. Não obstante, oficiais bem-intencionados, acostumados à ordenada estrutura hierárquica, característica da carreira militar, tornaram-se impacientes com as demoras e ineficiências inerentes ao processo democrático. Conseqüentemente, eles progressivamente procuraram evitá-las. Eles se convenceram de que poderiam servir à nação de forma mais produtiva, na execução das suas novas tarefas, se adquiris-

19. N. T. : “Por sua presença em todas as regiões do País, com suas Unidades espalhadas desde a orla marítima até os confins das fronteiras Sul, Ocidental e da Amazônia, o Exército tem cumprido, tradicionalmente, um papel importante no apoio às populações de todo o nosso vasto território. A ele recorrem, habitualmente, *todas as iniciativas* (o grifo é nosso) que requerem uma estrutura de apoio nacional, particularmente as de caráter pioneiro. É de extrema importância, até hoje, sua participação na assistência às populações do interior e no atendimento às suas áreas atingidas por calamidades.” Exposição do Ministro do Exército à Comissão de Defesa da Câmara dos Deputados — 21/08/1991. “Para se engajar no movimento de combate à fome e à miséria, liderado pelo sociólogo Betinho, o Exército tem pronto um projeto... que se poderia chamar de “serviço militar social”. A idéia é incorporar à rotina tradicional dos quartéis a responsabilidade pela distribuição de alimentos, por exemplo, uma tarefa *sob medida* (o grifo é nosso) para o Exército — assim como para a Igreja.” (Informe JB, *Jornal do Brasil* de 06/07/93.)

sem para si próprios poderes irrestritos para implementar seus programas. Eles haviam se esquecido do alerta de Lord Acton: “Todo poder corrompe e o poder absoluto corrompe absolutamente.”

A contragosto, o Congresso tornou-se um aliado dos militares. Por causa da popularidade dos novos programas militares — e da crescente dependência deles — o Congresso aprovou, no ano 2005, a Lei Plenipotenciária Militar. Esta Lei foi o legado da Lei Goldwater-Nichols, de 1986, para Reorganização da Defesa. Entre várias alterações, a Lei Goldwater-Nichols aumentara os poderes do cargo de chefe da Junta de Chefes de Estados-Maiores e determinara numerosas mudanças, a fim de aumentar a união das Forças Armadas. Os defensores da Lei Plenipotenciária Militar argüiam que a unidade de comando era essencial para o sucesso na administração das numerosas atividades, agora consideradas como “operações militares”. Mais ainda, muitos congressistas, por engano, acreditaram que a Lei Goldwater-Nichols tinha sido uma das principais causas do sucesso militar na Primeira Guerra do Golfo. Eles viram a Lei Plenipotenciária Militar como uma ampliação dos poderes concedidos pela Lei Goldwater-Nichols.

Ao aprovar esta legislação, o Congresso concedeu maior autoridade às altas lideranças militares. Tranquilizado por experiências favoráveis com chefes como o General Collin Powell, o Congresso viu pouco perigo em converter o cargo de chefe da Junta de Chefes de Estados-Maiores no ainda mais poderoso de Plenipotenciário Militar. Do meu assessor que era até pouco tempo atrás, o Plenipotenciário Militar tornou-se no verdadeiro comandante de todas as Forças dos Estados Unidos, sob o pretexto de que tal *status* poderia ajudar

a reduzir os efeitos de conhecidas disputas entre as diversas forças. A despeito de alertas encontrados na história legislativa da Lei Goldwater-Nichols e em outros locais, enorme poder estava agora concentrado nas mãos de um único, não eleito, funcionário do governo. Desafortunadamente, o Congresso presumiu que tal cargo seria sempre ocupado por homens de princípios. Ninguém esperava o aparecimento de um General Brutus.

A criação do cargo de Plenipotenciário Militar não foi a única alteração estrutural feita pelo Congresso na organização militar. Por volta do ano 2007, as forças foram combinadas para formar as Forças Armadas Unificadas. Lembre-se de que quando nos formamos no Colégio Nacional de Guerra, uma maior unificação estava sendo seriamente sugerida como uma medida econômica. Eventualmente, tal consideração e a convicção de que *União* era uma natural virtude militar, levaram à unificação. Porém, a unificação terminou com a tensão criativa entre as forças. Paralelamente, rejeitando a lógica operacional da existência de forças singulares, ninguém parecia reconhecer a posição de controle-e-equilíbrio que a individualidade das forças provia a uma democracia, obrigada a manter uma vasta estrutura profissional militar. Os fundadores desta nação bem sabiam a importância do *controle e equilíbrio* entre os departamentos do governo: “Ambição deve ser criada para contrabalançar ambição... A experiência tem ensinado à humanidade a necessidade de controles auxiliares... incluindo a alimentação de interesses opostos e rivais.”

A ambição é um traço característico das organizações militares e de seus líderes. Qualquer que possa ter sido o grau de ineficiência das forças militares sin-

gulares, sua simples existência servia para contrabalançar anseios corporativistas despropositados. Os debates sobre papéis e missões e outros pontos de diferença, vistos outrora como disputas militares internas de menor importância, constituíam-se, também, num fórum inigualável para uma análise competitiva da doutrina militar. Adicionalmente, serviam para assegurar que projetos menos escrupulosos de segmentos da estrutura militar, fossem cruelmente colocados em evidência. Uma vez unificadas as Forças, o ímpeto de tais debates desapareceu e a autoridade dos militares em relação às outras instituições do governo cresceu. Inflado por suas novas e infiltrantes tarefas, o militarismo monolítico veio a dominar o ambiente político darwiniano da América no século 21.

Por que as lideranças fardadas dos nossos dias aquiesceram a estas transformações do papel dos militares? A maior parte das respostas deve ser procurada nas sinopses dos orçamentos dos primeiros anos da década de 90. O colapso da União Soviética deixou os militares dos Estados Unidos sem uma base lógica facilmente articulável para a obtenção de

grandes orçamentos para defesa. Cortes bilionários eram anunciados. O jornalista Bruce Auster colocou o assunto de maneira bastante abrupta: "Ganhar uma parcela na guerra orçamentária ... requer que os militares achem novas missões em um mundo pós-Guerra Fria, privado de ameaças militares claras." Capitulando, os líderes militares aceitaram tarefas anteriormente desdenhadas.²⁰ Como um comentarista, cinicamente, observou: "as forças estão sequiosas de conversar a respeito de funções não-tradicionais, capazes de justificar dotações orçamentárias". O mote da era *Vietnã* — "É uma guerra nojenta, mas é a única que nós temos..." — foi resuscitado.

Ainda assim, isto não explica completamente por que, em 2012, as lideranças militares sucumbiram a um golpe. Responder a esta questão requer um exame completo do que estava acontecendo com a oficialidade enquanto os militares eram menosprezados nos anos 80 e 90. Desde que, após a Segunda Guerra Mundial, grandes estruturas militares em tempo de paz tornaram-se uma constante, o grande nivelador dos Corpos de

20. N.T. : "O Ministro do Exército, General Zenildo Z. Lucena, reconheceu a necessidade da participação efetiva dos militares no esforço da sociedade contra a miséria e a crise social, ao falar ontem na segunda reunião do Alto Comando do Exército: "Sempre procuramos contribuir para a redução da problemática social, hoje mais grave, e vamos ativar e estimular a ação social através dos Tiros de Guerra — postos militares no interior." Exército vai apoiar projetos sociais, *O Estado São Paulo*, 17/12/93.

"Na palestra que fez ontem, ... , o Subchefe do Estado-Maior do Exército, General Glauber Vieira, afirmou que as alterações no cenário internacional justificam a reformulação da política de segurança interna. Ele acha que o Exército deve dar mais ênfase à questão social. Informou que os Tiros de Guerra, postos militares no interior, serão estimulados para permitir maior apoio aos programas sociais do Governo. Reconheceu que o problema de narcotráfico exija maiores atenções." Alto Comando discute apoio a projetos sociais, *O Estado de São Paulo*, 16/02/93.

"No momento em que as hipóteses tradicionais de guerra perderam a credibilidade, a tentação das tarefas subsidiárias é grande, mormente quando se considera que a sociedade, que perdeu a confiança nos sistemas usuais de manutenção da ordem e combate ao crime organizado, deposita suas últimas esperanças, no que concerne à segurança, nas Forças Armadas. Resistir ao canto de sereia é fundamental para as Forças Armadas." "O papel das Forças Armadas no novo contexto mundial" — A.F. Vidigal, Vice-Almirante (RRM), maio/junho/1992.

Oficiais era o afluxo constante de oficiais oriundos dos programas de treinamento para oficiais da reserva. Produto de diversas faculdades e universidades, espalhadas por todo os Estados Unidos, esses oficiais eram uma fonte de liberalismo nas Forças Armadas.

No final da década de 80, início da de 90, entretanto, isto estava mudando. Reduções de efetivos nas Forças Armadas reduziram o número de oficiais incorporados oriundos dos Centros de Treinamento de Oficiais da Reserva. Muito embora o General Powell definisse aqueles Centros como vitais para a democracia, 62 programas de treinamento conduzidos neles foram cancelados em 1991 e outros 350 listados para cancelamento. O número de oficiais produzidos pelas academias militares caiu também, porém em uma *rate* bastante menor. Conseqüentemente, a proporção de oficiais oriundos das academias militares, no conjunto da oficialidade, cresceu. Graduados das academias militares em conjunto com graduados em escolas militares, tais como Citadel, Virginia Military Institute e Norwich University, tendiam a sentir uma maior homogeneidade de perspectivas do que, digamos, o conjunto dos graduados nos Centros de Treinamento da Reserva de uma maneira geral, resultando em que, à medida que aumentava a proporção de graduados naquelas primeiras, a diversidade de perspectivas, de alguma forma, decrescia.

Mais ainda, o número de oficiais oriundos dos Centros de Treinamento da Reserva que ainda permanecia nas forças, era, cada vez mais, proveniente de um grupo de escolas progressivamente reduzido. Dando ênfase à política militar de excluir homossexuais das Forças Armadas, advogados do *politicamente correto* tiveram êxito em afastar os Cen-

tros de Treinamento da Reserva dos Campus de alguma das melhores universidades. Em muitos casos, os defensores dessa política foram bem-sucedidos até em barrar o acesso dos recrutadores militares aos *Campus*. Pouca atenção foi dada às conseqüências, a longo prazo, da redução do grupo do qual as nossas lideranças militares eram pinçadas. O resultado foi uma elite militar muito mais uniformemente orientada e de perfil médio progressivamente conservador.

Além disso, tentativas bem-intencionadas de melhorar a vida do militar conduziram ao isolamento, não pretendido, da classe, representando um retorno ao estilo de vida de enclausuramento, que caracterizava as Forças de antes da Segunda Guerra Mundial. Bases militares completas, com escolas, igrejas, lojas, creches e áreas recreacionais, tornaram-se ilhas de uma tranqüilidade a não ser jamais abandonada, protegidas do ambiente caótico e criminal, existente fora de seus portões. Como um repórter definiu, em 1991: "Cada vez mais isoladas do fluxo da vida quotidiana da América, as tropas de hoje tendem a ver o mundo civil com suspeição e, algumas vezes, com hostilidade." Desta maneira, uma oficialidade fisicamente isolada e intelectualmente alienada, foi atrelada a uma tropa igualmente distanciada da sociedade a qual deveria servir. Resumindo, os militares tornaram-se em uma força susceptível de manipulação por um líder autoritário, oriundo das suas próprias e selecionadas fileiras.

O que tornou tudo isto mais desalentador foi o desempenho infame das Forças na Segunda Guerra do Golfo. Consumidos em missões auxiliares e não-tradicionais, os militares negligenciaram sua razão de ser fundamental. Como a nossa Suprema Corte, sucintamente,

definiu, há mais de meio século atrás, "a ocupação principal de exércitos e marinhas é combater ou estarem prontos para combater, desde que a ocasião apareça". Quando as Forças Iranianas começaram a aparecer nos Estados da parte inferior do Golfo, em 2010, as Forças Armadas dos Estados Unidos estavam prontas para tudo, menos para combater.

A preocupação com tarefas humanitárias, com interdição ao tráfico de narcóticos e com as demais missões periféricas, deixara os militares despreparados para engajar um oponente militar autêntico. A execução das novas missões consumiu recursos daquilo que os melhores especialistas concordam ter sido um dos ingredientes vitais da vitória na Primeira Guerra do Golfo: o adestramento. Adestramento é, literalmente, um jogo de soma-zero. Cada momento dispendido na execução de uma missão não tradicional é um momento indispensável para participação em exercícios militares ortodoxos. Nós deveríamos ter reconhecido a gravidade do risco. Em 1991, o jornal *Washington Post* registrou que "em entrevista após entrevista com militares, líderes de altos escalões e oficiais não-comissionados ressaltaram que eles não poderiam estar preparados para combater sem ensaiar com frequência, o que depende de capacitações facilmente percíveis".

As atividades antidrogas dos militares eram uma parte considerável do problema.²¹ Ah, certamente, eu me lembro das alegações simplórias, dos expoentes do envolvimento militar no combate aos narcóticos, quanto ao valioso treinamento por ele provido. Poderia alguém realmente imaginar que a tripulação de um AWACS — um avião projetado para rastrear aeronaves militares de alto desempenho em combate — aumentou, de maneira significativa, a sua capacitação rastreando, durante horas, aviões leves de baixa velocidade?²² Será que alguém imaginou, seriamente, que soldados aumentaram sua capacitação para o combate procurando maconha debaixo de assentos de automóveis? Será que alguém realmente imaginou que as tripulações dos sofisticados navios antiaéreo ou anti-submarino da Marinha receberam adestramento significativo, perseguindo morosas traineiras através do Caribe? Tragicamente, houve quem o fizesse.

O problema se exarcebou quando pressões políticas excetuaram a Guarda Nacional e a Reserva dos efeitos amargos dos cortes orçamentários do início da década de 90. A Primeira Guerra do Golfo demonstrou que armas e táticas modernas eram complexas demais para ser entendidas e dominadas por soldados *part-time*, apenas nos períodos de exercícios que lhes eram destinados, por mais

21. N. T. : "O Exército, que se recusou a ser capitão-de-mato dos fazendeiros donos de escravos fugidos, recusou-se hoje a ser capanga de uma superpotência que não consegue mobilizar a sua juventude para projetos de vida que excluam os paraísos artificiais da droga. Consta que o Presidente Collor para estaria sendo submetido a fortes pressões norte-americanas para assinar, em Washington, acordos de combate ao narcotráfico nos moldes do que está em vigor com a Bolívia, o Peru e a Colômbia. Na Bolívia e no Peru esse acordo resultou em operação anticoca dos exércitos locais, sob o comando de assessores militares norte-americanos. Os militares peruanos têm reagido a essas missões." A agenda militar de Collor, Marcio Moreira Alves, *Jornal do Brasil*, 1991.

22. N. T. : "Helicópteros da FAB sobrevoarão grandes áreas da floresta nativa para observar focos de incêndio e transmitir dados de localização às equipes de terra, que chegarão aos locais de carro com a missão de atuar e multar os infratores." Forças Armadas combaterão queimadas — *O Estado de São Paulo*, 17/02/91.

motivados que estivessem aqueles soldados. Não obstante, criativos defensores da Guarda Nacional e da Reserva inventaram numerosas ações cívicas e tarefas humanitárias e as *venderam* como adestramento. Deixaram sem explicação a maneira pela qual tal adestramento era suposto servir às estratégias militares, que contemplavam guerras expedicionárias curtas, violentas ou do tipo venha-como-você-está. Programas orientados para ajuda, capazes de tornar agradável a existência de uma Guarda Nacional e sua Reserva, prevaleceram, às expensas da obrigação crítica de manter a capacitação militar para o combate.²³

Talvez mais danoso ainda, do que o desvio dos recursos, foi o assalto ao verdadeiro caráter da instituição militar. Ao invés de lembrar sempre da advertência da Suprema Corte (a que nos referimos anteriormente) no sentido de manter a ênfase na guerra, os militares foram instruídos para alterar seus objetivos. O antigo Secretário de Estado James Backer tipificou o novo discurso, nos seus comentários sobre a ponte aérea de transporte de comida e medicamentos para a antiga União Soviética, no início de 1992. Ele disse que a ponte aérea iria mostrar, *de viva voz*, aos povos da antiga União Soviética que, aqueles que um dia se prepararam para combatê-los, agora tinham a coragem e a convicção de usar soldados para dizer: “Nós vamos promover uma nova paz.”

Na realidade, militares devem se preparar para a guerra e deixar a promoção

da paz para aqueles departamentos governamentais cuja missão é justamente esta. Não obstante, pronunciamentos daquele tipo — repetidos pelos líderes militares — tornaram-se a filosofia da moda.²⁴ O resultado? O pessoal das Forças não se considerava mais como guerreiros. Ao contrário, eles se concebiam agora como policiais, socorristas, educadores, construtores, agentes de saúde, políticos — tudo, menos combatentes. Quando estes filantropos se defrontaram com o 10º Corpo Blindado iraniano, próximo a Daharan, durante a Segunda Guerra do Golfo, foram brutalmente massacrados por tropas que não haviam se esquecido o que se espera que os militares façam ou o que realmente significa uma guerra.

A devastação do espírito marcial dos militares foi demonstrada pelo seu envolvimento em atividades policiais. Inexplicavelmente, nós ignoramos o efeito deletério na motivação para o combate, sofrido pelas Forças de Defesa israelense, como resultado dos seus esforços para policiar a Faixa Ocidental de Gaza. Poucos pareciam apreciar a diferença fundamental entre a profissão de policial e a profissão de militar. Como Richard J. Barnet observou no jornal *The New Yorker*: “A separação entre uma ação policial e uma operação militar é real. O poder policial deriva da aceitação dos policiais, pelo povo, como agentes da lei; autoridade legítima, não o poder das armas, é o elemento essencial.”

Organizações policiais são compreen-

23. N. T. : A Guarda Nacional e sua Reserva não são o Exército regular, operacional, dos Estados Unidos, constituindo-se apenas nas suas primeiras unidades de reserva.

24. N. T. : “A maior prioridade do Brasil no momento não é a militar mas sim a sócio-econômica”... “o grande inimigo do País e a miséria”... “o mundo mudou, o Brasil mudou, o Exército mudou”... Prioridade do Exército é combate à miséria. Zenildo Z. de Lucena. General-de-Exército — Ministro do Exército, em *O Estado de São Paulo*, 11 e 12/03/1993.

sivelmente orientadas para a repressão limitada, necessária para o fim em vista: uma condenação judicial. Como um agente do Departamento de Repressão às drogas notou: "os militares podem matar gente melhor do que nós, mas, quando vamos a um laboratório na selva, não estamos lá para chegar ao alvo a tiros e manobrar para destruir o inimigo. Estamos lá para apreender suspeitos e recolher provas". Se as forças militares forem imbuídas desse mesmo espírito de repressão, o desempenho em combate está ameaçado. Mais ainda, a repressão legal também não é exatamente uma espécie de conflito de baixa intensidade. Nos conflitos de baixa intensidade o objetivo militar é quebrar a vontade do povo, uma tarefa virtualmente impossível quando se trata com criminosos "motivados por dinheiro, não por ideologia".

Missões humanitárias, da mesma forma, minaram o senso de militarismo da tropa. Como um oficial de Marinha exclamou durante a operação de socorro a Bangladesh, em 1991: — "É sensacional estar aqui fazendo o oposto do que deve fazer um militar!" Embora nenhum militar de verdade se regozije com a guerra, continua sendo um fato que a essência de militarismo é o combate e a preparação para ele. A afirmativa do jornalista Barton Gellman, a respeito do Exército, pode ser extrapolada para os militares em geral: "é uma organização cujo espírito combatente depende... pesadamente da tradição." Se tal tradição passa a ser imbuída de preferências por "fazer o oposto do que um militar deve fazer", o espírito do combate vai certa-

mente ser afetado. Quando nós começamos a ouvir os primeiros chamados, em editoriais²⁵, para "pacificar os militares" envolvendo-os em ações cívicas, nós deveríamos ter dado a eles o troco violento que mereciam.

O analista militar Harry Summers advertiu, já em 1991, que, quando os militares perdem de vista os seus objetivos, resulta catástrofe. Citando um estudo sobre a política militar canadense de antes da Segunda Guerra Mundial e seu relacionamento com os desastres subsequentes nos campos de batalha, ele observa que:

"Ao invés de utilizar o interregno de paz para afiar suas capacitações militares, os comandantes canadenses procuraram tarefas civis para justificar sua existência. Quando chegou a guerra, eles estavam calamitosamente despreparados. Ao invés de proteger as vidas de seus soldados eles os levaram para a morte. No ambiente de paz que hoje se segue ao da guerra fria, esta armadilha novamente assoma ao largo...

Hoje em dia, alguns entre os militares dos Estados Unidos estão também procurando aparecer, apresentando esboços de manuais doutrinários, onde se atribui às operações civis, caracterizadas por tato e delicadeza e a serem executadas nos períodos anteriores e posteriores às guerras, peso igual ao combate. Isto é um erro insidioso."

Temos que nos lembrar que a posição dos Estados Unidos ao final da Guerra Fria não tinha precedente histórico. Pela primeira vez a nação, em tempo de paz,

25. N. T. : "... o mundo mudou, o Brasil mudou, o Exército mudou. As Forças Armadas Brasileiras padecem, de fato, de graves problemas "vocacionais" e orçamentários. Maiores que os problemas dos militares, no entanto, são os problemas imediatos do País. Estes têm e devem continuar tendo prioridade." Editorial "A prioridade militar", *O Estado de São Paulo*, 12/03/93.

achou-se provida de uma estrutura profissional militar de porte, que não estava preocupada com uma ameaça externa de valor considerável. Incertezas sobre o que viria depois da Guerra Fria limitavam, contudo, a extensão da redução que poderia ser feita no porte das Forças Armadas. Então, quando os militares foram obrigados a engajar um desconcertante conjunto de tarefas não-tradicionais, para justificar ainda mais sua existência, não é de se admirar que o seu tradicional profissionalismo apolítico tenha sido, conseqüentemente, corroído.

Claramente, a curiosa teia de autoritarismo militar e ineficiência em combate, que vemos hoje em dia, não estava ainda tecida em 1992. Porém, os fios estavam lá. Sabendo o que eu sei hoje, eis as advertências que eu teria dado à classe de 1992, do Colégio Nacional de Guerra, tivesse eu sido o orador escolhido para a cerimônia de formatura:

- *Exijam que as Forças Armadas cuidem exclusivamente de atividades militares.* Nós não devemos dispersar nossas energias fora das nossas responsabilidades fundamentais de combater. Mandar tropas mal treinadas para a guerra faz-nos cúmplices de assassinato! — *Reconheçam que a segurança nacional tem dimensões econômicas, sociais, educacionais e ambientais, mas insistam que isto não significa que problemas nessas áreas tenham que ser corrigidos sob a responsabilidade dos militares.* Modismos que nos levam a designar como guerras esforços para resolver

as doenças nacionais, não os convertem em algo apropriado para o emprego das Forças Armadas.

- *Cedam prontamente recursos orçamentários para órgãos governamentais a quem caiba cuidar dos assuntos não-militares, para os quais os esforços das Forças Armadas estejam sendo requisitados.* Nós não somos Agências de Repressão a Tóxicos, Corpo de Paz, Departamento de Educação, Cruz Vermelha ou similares — nem devemos ser. Nunca foi fácil abrir mão de recursos orçamentários, porém, a longo prazo, nós — e a nação — seremos melhor servidos por uma Força Armada menor, mas apropriadamente concentrada no militarismo.
- *Expurguem do orçamento da defesa as despesas de interpretação duvidosa.* Custos com interdição ao tráfico de narcóticos, limpeza ambiental, socorro humanitário e outros que possam afetar a atual capacidade de combate, devem ser contemplados nos orçamentos da Agência de Repressão aos Tóxicos, das Polícias Federais e Estaduais, etc. Enquanto estes programas dispendiosos estiverem escondidos no orçamento da defesa, o contribuinte muito naturalmente — porém enganosamente — continuará a pensar que ele está pagando aqueles custos para a preparação dos militares.²⁶
- *Continuem pressionando para a eliminação de unidades supérfluas*

26. N. T. : "O raciocínio de que, para as dimensões do Brasil, as Forças Armadas não estão superdimensionadas — o que se tomando outros países como comparação, é verdadeiro — não é a melhor forma de abordar o problema. Desde que os recursos sejam os mesmos, é melhor ter uma força menor, mas bem equipada e muito competente, do que grandes efetivos, com equipamentos obsoletos, sem instrução adequada, mal remunerada e, obviamente, ineficaz no campo de trabalho. Como os recursos são limitados e há muitas outras prioridades urgentes, não há dúvida quanto ao que é possível fazer." "O papel das Forças Armadas no novo contexto mundial" — Armando A.F. Vidigal, Vice-Almirante, maio/junho/1992.

e sugadoras de recursos da Guarda Nacional e sua Reserva. Aumente-se o tempo de treinamento, as responsabilidades e o soldo daqueles que ficarem.

- Eduquem o público para entender as necessidades de um treinamento sofisticado, causadas pela complexidade da guerra moderna.

É imperativo retirar do público a impressão errônea de que militares, em tempo de paz, são desocupados e, portanto, estão livres para assumir novas tarefas.

- Resistam à unificação das Forças Armadas, não somente por razões operacionais, mas também porque a unificação vai ser inimiga do controle-e-equilíbrio que sustenta os governos democráticos. Retardem o avanço da consolidação da fusão, forçado por ações fiscais, de forma que os impactos sobre aspectos da eficácia militar, de difícil quantificação, possam ser melhor escrutinizados.
- Assegurem que o acesso ao oficialato de pessoal oriundo das academias militares corresponda a reduções globais nas forças (preservando-se as academias separadas) e mantenham Centros de Treinamento de Oficiais da Reserva em uma grande diversidade de campus universitários. Se necessário, recorram a medidas judiciais para manter a diversificação de campus nos quais haja Centros de Treinamento.
- Orientem os recursos e campanhas de recrutamento, a fim de assegurar que todos os escalões da sociedade estejam representados nas Forças Armadas, sem padrões estereotipados. Aceitem o fato de que

este tipo de recrutamento pode aumentar os custos. Vale à pena.

- Trabalhem para moderar a síndrome da base-como-uma-ilha, provendo crescentes incentivos para que membros das Forças e suas famílias misturem-se às comunidades civis. Dentro dos programas informativos para as nossas Forças, constituídas totalmente por profissionais voluntários (crescentemente baseadas nos Estados Unidos), reforcem a ênfase sobre temas como a inviolabilidade da Constituição, ascendência das lideranças civis sobre os militares e responsabilidades dos cidadãos.

Finalmente, eu teria dito aos nossos colegas que a democracia é uma instituição frágil, que deve ser continuamente cuidada e escrupulosamente protegida. Eu teria dito, também, que eles devem protestar quando virem a instituição ameaçada: em verdade é seu dever fazê-lo! Richard Gabriel, com propriedade, observou, no seu livro *Servir com honra*, que:

“quando se discutem diferenças de opinião, lealdade e os limites das obrigações militares, o problema central é que os militares representam uma ameaça à ordem civil, não pelo fato de que irão usurpar o poder, mas devido a que eles não opinaram na tomada de decisões políticas críticas.”

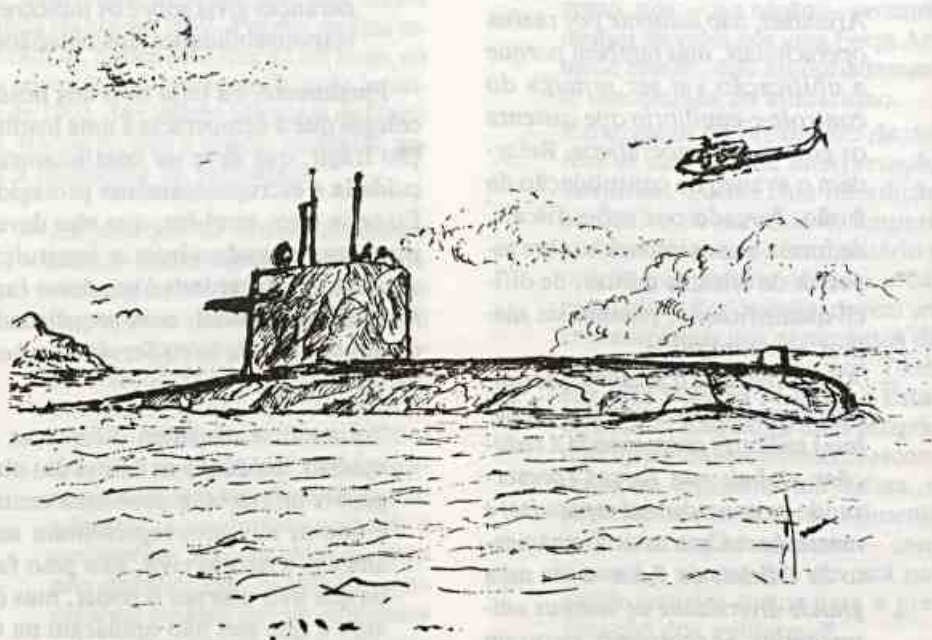
O militar falta ao seu juramento de servir ao país se ele não se manifesta quando vê civis ou seus superiores militares executando políticas que ele acha que estão erradas.”

Gabriel estava errado quando subestimou o potencial dos militares para ameaçar a ordem civil, mas estava certo

quando descreveu nossas responsabilidades. A catástrofe que ocorreu durante nosso quarto-de-serviço, aconteceu porque nós falhamos em protestar contra as políticas que sabíamos estavam erradas.

É muito tarde para que eu possa fazer algo. Mas não é para você!

Lembranças,
Prisioneiro 222305759."



PLANEJAMENTO MILITAR, PARA QUÊ?

"O general que vence uma batalha fez muitos cálculos no seu templo, antes de ser travado o combate..."

(Sun Tzu)

ANTONIO RUY DE ALMEIDA SILVA
Capitão-de-Fragata

INTRODUÇÃO

No seu famoso livro, *A arte da guerra*, Sun Tzu dedica o primeiro capítulo à "Preparação dos planos", onde sintetiza os diversos aspectos que um general (comandante) deve considerar no seu planejamento para alcançar a vitória.

Do texto desse capítulo extraí a epígrafe acima, por considerar que ela é a síntese, por excelência, do propósito deste artigo: enfatizar a importância do planejamento militar, não só como consequência de decisões políticas fundamentadas no emprego do Poder Militar mas, também, como elemento gerador de alternativas para escolha do Poder Político, nos casos de conflito, quando o Poder Militar necessita ter planos antecipadamente preparados para oferecer como opções ao mais alto nível político. Isso

pressupõe uma atividade contínua de planejamento em tempo de paz. As principais dificuldades para a implementação dessa sistemática são discutidas neste artigo. São tecidas, ainda, algumas considerações sobre o sistema e a estrutura de planejamento, necessários à elaboração dos planos, sob a ótica militar-naval.

PLANEJAMENTO MILITAR: PANAMÁ E IRAQUE

A invasão do Panamá, em 20 de dezembro de 1989, pelos Estados Unidos da América (EUA), logrou a consecução de dois propósitos políticos principais: a instalação de um governo pró-americano em um país estrategicamente importante e a proteção dos cidadãos e dos interesses norte-americanos.

Esses propósitos foram alcançados mediante uma operação militar, batizada pelos americanos de *Causa Justa*, cuja concepção vinha sendo aprimorada há vários anos por meio de planejamentos militares que deram origem a diversos planos: *Elaborate Maze*, *Prayer Book*, etc. (5.73).

No conflito com o Iraque, a situação dos planos militares americanos para o Oriente Médio já não era tão apropriada. A invasão do Kuwait parece ter sido uma surpresa para os EUA, que a consideravam improvável. Entretanto, havia na *prateleira* um plano para a área, desenvolvido a partir do início da década de 80, com o propósito de enfrentar a União Soviética ou o Irã, o qual poderia ser adaptado para a situação que se apresentava. Foi esse planejamento, denominado Plano de Operações 90-1002, que o General Schwarzkopf — comandante do Comando Central americano, responsável pelo Oriente Médio e Sudoeste asiático — apresentou na reunião do Conselho de Segurança Nacional, na Casa Branca, como a mais forte opção militar para fazer frente à invasão do Kuwait, concretizada por Saddam Hussein na noite anterior.

Mais tarde, como não havia tempo para a concepção de outro plano, decidiu-se que o 90-1002 seria adaptado e utilizado contra o Iraque, principalmente em face da necessidade de se mostrar, o mais rapidamente possível, que os EUA estavam dispostos a usar a força para defender os seus interesses na região.

Esses dois acontecimentos são exemplos recentes, que demonstram a importância do planejamento militar como atividade contínua das Forças Armadas de um país. No caso panamenho, o estabelecimento inequívoco dos interesses ame-

ricanos sobre o canal orientou a preparação, durante anos, de planos que contemplavam a eventualidade de uma intervenção militar. Esses planos, atualizados periodicamente, permitiram que o Poder Militar estivesse pronto quando a necessidade política de intervenção se concretizou.

No caso iraquiano, embora não houvesse um plano específico para a situação, pôde o Poder Militar americano apresentar, no dia seguinte à invasão do Kuwait, um plano base que, caso aprimorado, tornaria possível a alternativa militar.

Em ambos os casos, desde a primeira reunião do Conselho de Segurança Nacional para discutir a crise, o Poder Militar americano, através do secretário de Defesa e do chefe do Estado-Maior Conjunto, ofereceu ao presidente dos EUA as opções militares, fundamentadas em planejamentos, ao invés de esperar o desenrolar da crise e a decisão do emprego militar, para, então, providenciar os planejamentos necessários.

Da análise desses dois acontecimentos, pode-se ressaltar que a utilização do Poder Militar pela Política exige que aquele ofereça um leque de opções militares que, normalmente, deve ser fruto de planejamentos realizados antes do aparecimento das crises.

PLANEJAMENTO MILITAR: DIFICULDADES E OPÇÕES

Interesses nacionais e cenários de conflito

A primeira dificuldade que surge para que o Poder Militar possa preparar os planejamentos antecipadamente, de modo a fornecer possibilidades ao Poder Político, advém da identificação dos

possíveis cenários de geração de conflitos.

Foge ao propósito deste trabalho a sistemática de elaboração de cenários. Entretanto, eles poderiam ser vislumbrados, por exemplo, à luz dos Objetivos Nacionais. Na busca desses objetivos, os interesses dos países podem gerar conflitos que poderão resultar no envolvimento do Poder Militar.

Não parece ser uma tarefa impossível estabelecer onde os interesses de um país poderão conflitar com os dos outros. No caso americano, vimos que o Panamá, independentemente da guerra fria, era um cenário possível para os EUA. Mahan já enfatizava a importância do canal para o seu país, antes mesmo do advento do império comunista.

Quando o General Colin Powell assumiu o comando da Junta de Chefes de Estado-Maior, uma das suas primeiras providências foi verificar as várias crises que poderiam "estourar de repente em suas mãos" e os planos militares que havia nas prateleiras para enfrentá-las (5:105). Isso demonstra que os EUA, fundamentados em seus interesses, devem ter identificado as possibilidades de geração de conflitos, o que permitiu a elaboração dos seus planos militares.

Os planos militares e as informações

Para a elaboração dos planos militares, a maioria das Marinhas ocidentais utiliza um processo de planejamento militar aliado ao método cartesiano. Ele é uma ferramenta útil para o planejador que se vê colocado diante de problemas militares, normalmente complexos, que exigem uma imensa gama de informações sobre a área de operações, meios próprios e do oponente, além de um profundo conhecimento de tática e estratégia.

Esse processo, no entanto, é apenas uma ferramenta de auxílio à decisão. O valor de um planejamento militar é diretamente proporcional à qualidade do seu conteúdo. E essa qualidade depende da análise acurada da missão, do conhecimento da situação (fundamentado em boas informações), da metodologia adequada e da capacidade cognitiva e experiência do estado-maior e do comandante.

Constatando a complexidade de um planejamento militar e pressupondo que o planejador domina o processo de planejamento, a tática e a estratégia, vejamos a segunda grande dificuldade para a confecção dos planos militares: a necessidade de conhecimento sobre as áreas de operações, sobre os meios próprios e do inimigo e do inter-relacionamento entre o meio ambiente e as forças combatentes.

Sun Tzu já dizia, há uns 2.500 anos: "se conhecemos o inimigo e a nós mesmos, não precisamos temer o resultado de uma centena de combates. Se nos conhecemos, mas não ao inimigo, para cada vitória sofrermos uma derrota. Se não nos conhecemos, nem ao inimigo, sucumbiremos em todas as batalhas" (4:28).

As informações necessárias ao conhecimento da área de operações, do inimigo e de nossas próprias forças, abrangem um extenso leque de fatores (políticos, econômicos, psicossociais, científicos e tecnológicos, ambientais, logísticos, além daqueles relativos às forças combatentes, doutrina, moral, comunicações, etc.).

Se considerarmos só os fatores ambientais que podem influenciar uma operação militar, o planejador teria que ter acesso a uma imensa quantidade de informações sobre o clima, meteorologia, topografia, hidrografia e oceanografia, dentre outras. Todos esses fatores — que vêm sendo estudados pelas principais

Marinhas do mundo — podem ter influência nos sistemas de armas, nos sensores e na própria concepção de uma operação. Na Guerra do Golfo, por exemplo, o estudo do terreno levou os planejadores a adotarem uma linha de ação que favorecesse à mobilidade: os aliados, em terra, executaram uma operação tipo *blitzkrieg*, reeditando Rommel (243).

Embora algumas dessas informações possam ser obtidas sem maiores dificuldades, outras exigem pesquisas complexas e demoradas e um profundo conhecimento do inter-relacionamento do ambiente com os sistemas de armas e sensores. A Marinha americana, por exemplo, investe em um grande plano de pesquisas e utiliza o *Staff Oceanographer* na preparação das estimativas dos fatores ambientais que influem em cada operação.

É preciso, portanto, que, uma vez identificadas as áreas de possível emprego do Poder Militar de um país, seja estabelecido um programa de coleta de informações e de pesquisas, onde os dados são insuficientes. Entretanto, a mera obtenção dos dados não é suficiente. É necessário que sejam analisados para verificar quais as conclusões que afetariam o emprego das forças combatentes.

O mesmo pode-se dizer da comparação dos poderes combatentes: é importante que os dados obtidos sobre as forças envolvidas, continuamente atualizados, sejam analisados e as conclusões armazenadas em banco de dados computadorizado.

Portanto, é indispensável para o planejamento a disponibilidade de informações. Contudo, a informação armazenada em estado bruto é insuficiente. É vital para um bom planejamento a análise dessas informações, de modo a ex-

trair conclusões pertinentes que sejam de real valor para a decisão do comandante. Essas conclusões, sob a forma de estimativas preliminares, permanentemente atualizadas, devem estar em computadores, disponíveis para uso imediato.

A estrutura de planejamento

Neste ponto caberiam algumas perguntas fundamentais. Quem seria responsável pela análise dos dados obtidos e pela confecção das estimativas e dos planos? Qual seria a estrutura ideal para esse sistema de planejamento?

Embora a análise da estrutura de planejamento necessária ao Poder Militar não seja o propósito deste trabalho, é importante ressaltar que a definição inequívoca de atribuições é fundamental para a consecução dos planejamentos militares. Desse modo, analisando exclusivamente sob a ótica do planejamento, é vital que esteja claramente definido a quem cabe a elaboração dos planos.

Do ponto de vista militar-naval, em situações de conflito, dois níveis deverão ser, normalmente, considerados: o do Comandante do Teatro de Operações Marítimo (ComTOM) e o das Forças-Tarefas (FT) em operação nesse teatro. É lógico pressupor que nesses dois níveis serão realizados planejamentos para a eventualidade de um conflito. Portanto deverão estar à disposição os subsídios indispensáveis ao preparo das estimativas e planos, conforme foi indicado no tópico anterior. Dentro do enfoque deste artigo — considerando a necessidade do planejamento como uma atividade contínua — seria aconselhável que houvesse um ajuste harmonioso entre a estrutura de planejamento em tempo de paz e em momento de conflitos.

Conseqüentemente, em tempo de paz,



Ciclo de Planejamento

seria necessário que houvesse, nos setores correspondentes a esses dois níveis (COM-TOM e FT), seções de planejamento encarregadas exclusivamente da elaboração das estimativas e dos planos a serem utilizados nos casos de conflito, em relação aos diversos cenários imaginados.

Essas seções, livres dos serviços administrativos que normalmente são cometidos às seções de estado-maior em tempo de paz, poderiam dedicar-se, em tempo integral, aos planejamentos. Os planos por elas elaborados seriam testados em jogos de guerra e em exercícios nas áreas de operações previstas, de modo a avaliar e validar o planejamento. Os programas de adestramento das forças operativas seriam preparados, então, levando-se em conta, principalmente, as necessidades advindas da concepção dos planos.

A realimentação dar-se-ia tanto na fase de planejamento quanto nos jogos e nos exercícios no mar: na primeira, por meio da identificação das áreas onde as informações não fossem suficientes ou

necessitassem de atualização; nos outros dois, por intermédio das conclusões obtidas, que poderiam gerar modificações nos planejamentos, novas pesquisas, necessidade de mais informações, novos jogos e exercícios na área.

Toda essa sistemática poderia ser esquematizada no que podemos chamar de Ciclo de Planejamento.

Algumas vantagens dessa sistemática seriam: a preparação antecipada de planos militares que pudessem ser oferecidos como opções ao Poder Político em caso de conflitos; aprimoramento da estrutura de planejamento; maior profissionalização dos Estados-Maiores, com suas seções de planejamento voltadas exclusivamente para essa atividade; utilização mais racional dos programas de adestramento, que visariam, principalmente, avaliar e validar os planos; maior inter-relacionamento entre as atividades de planejamento, pesquisa e coleta de informações.

Incrementar o ciclo de planejamento é fundamental para a preparação de um

poder militar, em face da complexidade dos problemas militares e à necessidade de um alto grau de adestramento que possibilite o pronto emprego das forças para a rápida consecução dos efeitos desejados.

A complexidade das operações militares pode ser exemplificada no caso panamenho: apesar dos planos estarem prontos há anos, várias alterações tiveram que ser introduzidas para adequá-las às peculiaridades da situação. Além disso, um ensaio completo dos planos foi realizado, a fim de evitar surpresas. Entretanto, a execução — mesmo com todo o poderio norte-americano — falhou em diversos aspectos: a prisão de Noriega não se deu como planejada, houve falhas de coordenação e baixas produzidas pelo fogo amigo.

A importância do adestramento, como condição para a prontidão, é também ressaltada pelos norte-americanos que creditam o sucesso da Guerra do Golfo, notadamente, às simulações das condições reais em exercícios realizados pela Marinha, tanto nos centros de adestramento, como na área do Golfo Pérsico. A Marinha dos EUA operava desde 1801 na região e nos últimos 40 anos manteve forças na área, o que em muito facilitou a atualização e a execução dos planos (3:2).

CONCLUSÃO

O Poder Militar deve estar sempre pronto para atender às necessidades da Política na consecução e manutenção dos Objetivos Nacionais.

Sua participação pode ser originada com o recebimento de uma missão decorrente de decisão política; entretanto, o Poder Militar pode e deve, também,

participar do processo decisório nacional, em momentos de conflito, oferecendo opções militares — fundamentadas em planos militares existentes — sempre que os interesses nacionais estejam ameaçados.

Em ambos os casos, ressalta a importância de um sistema de planejamento militar eficiente e eficaz que produza planos que atendam aos diversos cenários de conflito visualizados. A concretização desses planos, em face da complexidade dos problemas militares, exige uma imensa gama de conhecimentos, cuja obtenção depende, muitas vezes, de pesquisas demoradas, de análises acuradas e pessoal especializado.

Além disso, ressalta a necessidade da existência, em tempo de paz, de seções de planejamento voltadas exclusivamente para a confecção das estimativas e planos, que seriam testados e validados em jogos de guerra e em exercícios nas áreas prováveis de operação. Dessa forma, o adestramento das forças operativas buscaria, prioritariamente, simular futuras situações reais, balizadas pelas concepções dos planos confeccionados.

A realimentação se daria na fase de planejamento, através da identificação das áreas onde as informações não fossem suficientes ou necessitassem de atualização e nos jogos e exercícios na área, através das conclusões obtidas, que poderiam gerar modificações nos planejamentos, novas pesquisas, necessidade de mais informações, novos jogos e exercícios, completando o Ciclo de Planejamento.

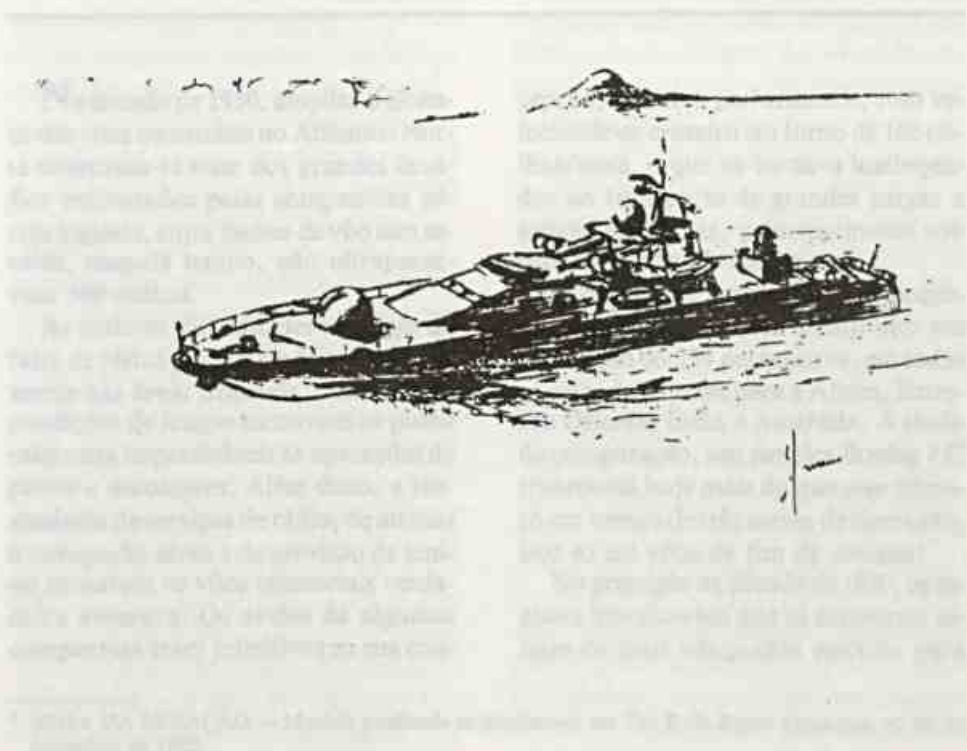
Ao final, ter-se-iam estimativas e planos preliminares armazenados em computadores, periodicamente atualizados e prontos para atender às situações que se apresentassem, com as modificações que as particularidades da situação exigissem.

Assim sendo, o Poder Militar implementaria a sua capacidade de pronto emprego, na defesa dos interesses nacionais,

com a certeza de que teriam sido feitos, no dizer de Sun Tzu, “muitos cálculos no seu templo antes de ser travado o combate...”.

BIBLIOGRAFIA

1. DESCARTES, René. *Discurso sobre o método*. 2ª ed. Rio de Janeiro, Organização Simões, 1952. 107 p.
2. DUPUY, Trevor N. *How to defeat Saddam Hussein*. New York, Warner Books, 1991. 202 p.
3. MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS. *The United States Navy in Desert Shield/Desert Storm*. Washington, DC. Office of the Chief of Naval Operations, 1991.
4. SUN TZU. *A arte da guerra*. 3ª ed. Rio de Janeiro, Record, 1983. 114 p.
5. WOODWARD, Bob. *Os comandantes*. Rio de Janeiro, ROCCO, 1991. 410 p.



OS PRIMÓRDIOS DO ABASTECIMENTO EM VÔO*

JIM COWNIE

Tradução de JOSÉ ROBERTO CARDOSO

Capitão-de-Fragata (RRm)

Na década de 1930, ampliar o alcance dos vôos comerciais no Atlântico Norte constituiu-se num dos grandes desafios enfrentados pelas companhias aéreas inglesas, cujos limites de vôo sem escalas, naquele tempo, não ultrapassavam 500 milhas.

As maiores dificuldades residiam na falta de pistas pavimentadas, principalmente nas áreas tropicais, onde as más condições de tempo tornavam as pistas existentes impraticáveis às operações de pouso e decolagem. Além disso, a inexistência de serviços de rádio, de auxílio à navegação aérea e de previsão de tempo tornavam os vôos comerciais verdadeira aventura. Os aviões de algumas companhias eram primitivos na sua con-

cepção, de baixa performance, com velocidade de cruzeiro em torno de 100 milhas/hora, o que os tornava inadequados ao transporte de grandes cargas a longas distâncias, principalmente sob más condições de tempo.

O tráfego de passageiros era pequeno, tendo atingido seu ponto alto em 1935, com 66.234 passageiros, em todas as rotas da Europa para a África, Extremo Oriente, Índia e Austrália. A título de comparação, um simples *Boeing 757* transporta hoje mais do que esse número em menos de três meses de operação, isso só em vôos de fim de semana!

No princípio da década de 1930, os ingleses imaginavam que as aeronaves seriam os mais adequados veículos para

* NOTA DA REDAÇÃO — Matéria publicada originalmente em *The Rolls-Royce Magazine*, nº 35, de dezembro de 1992.

transportes a longas distâncias, apesar dos alemães estarem operando, com grande eficiência, navios de passageiros e cargueiros. Além disso, os alemães colocaram em serviço regular entre Frankfurt (Alemanha) e Lakehurst (New Jersey, Estados Unidos) o famoso *Graf Zeppelin*. Em 1936, o *Hindenburg* já voava a 80 milhas por hora, naquela mesma rota, levando 65 horas de jornada para os EUA e 52 horas na de volta para a Europa, transportando 70 passageiros e 13 toneladas de carga. Esse transporte terminou quando o *Hindenburg* foi totalmente destruído, em 1937, na sua chegada a Lakehurst.

A viabilidade comercial das empresas aéreas, antes da Segunda Guerra Mundial, dependia do transporte de correspondência, devido ao pequeno peso e volume, se comparado ao transporte de passageiros. Para estes, os custos aumentavam em função dos gastos com boas refeições em vô e estadia em hotéis de alta categoria, principalmente nas rotas de longa distância, que exigiam paradas à noite. O fato a considerar é que os passageiros daquela época comparavam os padrões oferecidos pelas empresas aéreas com os das 1.^a classes das viagens transatlânticas das grandes companhias marítimas.

Entenderam as empresas aéreas inglesas que o futuro do transporte aéreo ficaria dependente do alto custo que teria de ser cobrado do público e empresários, da postagem via aérea com uma sobretaxa para o transporte de correspondência de 1.^a classe. Longas negociações com o governo britânico chegaram a termo, em 1934, com o compromisso de serem aumentados os números de vôos e de que os mesmos fossem mais rápidos.

A empresa britânica Imperial Airways apressou-se então a expandir sua frota, optando pela aquisição de 28 hidroaviões, baseando-se no fato de que eles não necessitariam, para operar, dos escassos aeroportos, para quaisquer condições de tempo. A empresa norte-americana Pan American também estabeleceu rota no Pacífico usando hidroaviões, pensando, inclusive, em estender seu uso nas rotas transatlânticas exploradas pela Imperial Airways. A competição entre essas companhias pela supremacia na rota do Atlântico Norte trouxe a exame das autoridades e empresários do setor várias idéias e soluções, tais como:

- a) implantação de serviço combinado de transporte aéreo e marítimo;
- b) novas rotas via Groenlândia e Terra Nova, ou via Portugal, Açores e Bermudas;
- c) uso de ilhas artificiais no meio do oceano para possibilitar o reabastecimento;
- d) aumento do alcance dos vôos por meio do uso de catapultas de lançamento, do uso de motores diesel, do reabastecimento em vô e aeronave composta; e
- e) vôos a alta altitude.

Em 1932, o gerente técnico da Imperial Airways, Major Mayo, propôs que um hidroavião da empresa levantasse vô transportando um avião carregado de correspondência, levando-o até sua altitude operacional, de onde o largaria, e depois então retornasse à sua base. Esta idéia transformou-se em contrato em 1935, conhecida como a "aeronave composta de Mayo". Basicamente, consistia de um hidroavião (*Maia*) de quatro motores Pegasus X de 960 H.P., que lançava um pequeno avião (*Mercury*), dotado de quatro motores Napier de 370 H.P. Este era tripulado por dois aviadores, transportava correspondência so-

mente, a uma distância máxima de 3.800 milhas, com capacidade de 1.200 galões de combustível.

O primeiro vôo do *Mercury* foi em setembro de 1937, e o vôo composto, tendo o *Maia* como lançador, ocorreu em maio de 1938. Em 21 de julho deste ano, o *Mercury* efetuou seu primeiro vôo transatlântico, saindo de Foynes (Irlanda) para Montreal (Canadá), voando 20 horas e 20 minutos, carregando 272 quilos de jornais, rolos de filmes e fotografias para a imprensa. O retorno foi feito em etapas e a experiência mostrou que a velocidade média fora de 160 milhas/hora e que o consumo também fora menor que o previsto.

A experiência com os vôos compostos perdurou até 1940, quando o *Mercury* passou a ser usado para treinamento de um esquadrão holandês até o ano seguinte, quando foi retirado de serviço. Quanto ao *Maia*, foi transferido para a BOAC (British Overseas Airways Company), tendo sido destruído por bombardeios alemães em maio de 1941.

REABASTECIMENTO EM VÔO

Em fins de 1920, Sir Alan Cobham calculou que reabastecer um avião em vôo poderia quase dobrar sua capacidade de carga ou ampliar seu alcance consideravelmente. Porém, decorreram mais de dez anos até que experiências práticas se tornassem viáveis, como a realizada com um mangote rebocado por um avião *DH 9*, como se fora "uma serpente furiosa", conforme relatos do evento. Este mangote teve necessidade de ser sustentado por sacos de borracha cheios d'água, sob o pretexto de não irem provocar danos nos hélices.

Sir Cobham, como diretor da Airspeed, tratou de desenvolver sua idéia utilizando um monomotor *Courier*, sendo abastecido por um avião-tanque através de um mangote acoplado ao tanque do *Courier* com as mãos, em pleno vôo. O abastecimento era feito pela ação da gravidade, a 120 galões por minuto. Como a aeronave necessitava somente de 200 galões, a operação de reabastecimento era completada no máximo em cinco minutos.

Em setembro de 1934, Cobham tentou efetuar um vôo direto Portsmouth—Karachi (Paquistão), planejando reabastecimento no ar em quatro etapas: logo após a decolagem, em Malta, em Abuquir e em Basra. As duas primeiras etapas foram bem-sucedidas, mas o vôo foi interrompido em Malta devido a problemas de vazamento numa válvula. As dificuldades surgidas foram sendo superadas por uma empresa criada por Cobham, em 1935, a Flight Refuelling Limited, subsidiada pela Imperial Airways, visando implantar esta técnica nos vôos através o Atlântico.

A técnica inicial exigia que um tripulante do *Courier* ficasse de pé na carenagem, de modo a apanhar a linha de abastecimento com um gancho. É claro que este processo não poderia vingar por muito tempo e várias soluções foram testadas. Uma delas usava um gancho com uma trava na extremidade da asa do avião fornecedor do combustível. Um cabo ligava o gancho à mangueira enrolada no avião. A operação de reabastecimento consistia no avião receptor soltar um cabo-guia de modo a permitir que o avião-tanque se aproximasse até a distância convencional da borda da entrada do tanque. Uma pequena manobra do avião possibilitava ao cabo-guia prender-se ao gancho, puxando-o de seu suporte até que pendesse, livre. O avião receptor

puçava, então, a mangueira de abastecimento. Quando esta mangueira estivesse engatada no avião-tanque, o combustível começava a ser transferido pela ação da gravidade.

Esta técnica foi experimentada em 1938, em Southampton, utilizando um hidroavião tipo *Empire*. Outros sistemas também foram testados, até que se adotou um semelhante ao empregado nas fainas navais de resgate de homem ao mar, usando um tipo de fuzil lança-retinida, que tinha uma fateixa ou pequena âncora que assegurava o engate com o cabo-guia rebocado pelo avião receptor.

Uma vez aprovada a idéia da transferência de combustível por meio de um avião-tanque, os projetistas passaram a dedicarem-se ao aperfeiçoamento do sistema. Especial atenção foi dada ao desenho de válvulas de corte de combustível, de modo a assegurar que cada tanque do avião receptor tomasse a quantidade certa de combustível. Outro problema enfrentado era o risco de incêndio, provocado pela eletricidade estática, por ocasião do bombeamento através da mangueira, o que exigia elevado isolamento elétrico de todos os equipamentos envolvidos na faina. Uma das inovações introduzidas foi o uso de gases inertes, como o nitrogênio, para evitar os riscos de incêndio.

Em decorrência destas melhorias, os testes feitos em 1938 de reabastecimento em vôo com hidroaviões foram plenamente satisfatórios, inclusive com

condição adversa de tempo, tendo permitido aumentar a capacidade dos tanques de 19,5 para 25 toneladas.

O primeiro vôo oficial prevendo o reabastecimento em vôo, cruzando o Atlântico Norte, foi feito pelo *Caribou*, transportando correspondência de Southampton (Inglaterra) em direção a Foynes (Irlanda) em 3 de agosto de 1939, tendo sido feito o reabastecimento em vôo logo após a decolagem. Em seguida, mudou o rumo para Botwood (Terra Nova, Canadá), voando sobre o Atlântico Norte em direção a Montreal e Nova Iorque. Na viagem de volta, o reabastecimento em vôo foi feito em Botwood, antes de iniciar o vôo sobre o Atlântico. Dezesseis viagens redondas foram realizadas com este processo, até que estourou a Segunda Guerra Mundial, tendo ficado registrado como último vôo o de 30 de setembro de 1939.

O reabastecimento em vôo tornou-se um procedimento-padrão para a aviação militar, mas para a aviação comercial não logrou.

Quanto ao vôo composto, vem sendo usado intermitentemente, em particular nos lançamentos de aeronaves de pesquisas espaciais. Um dos últimos projetos em estudo é o da utilização do gigantesco transporte russo *Antonov 225*, lançando o veículo espacial britânico *Hotol*, de modo a colocá-lo em órbita.

As técnicas visando ampliar o alcance dos vôos vêm sendo consistentemente estudadas desde os pioneiros vôos executados, em 1930, pela Imperial Airways.

DO POLARIS AO TRIDENT

ASPECTOS TECNOLÓGICOS HISTÓRICOS E GERENCIAIS DE SISTEMAS DE MÍSSEIS LANÇADOS POR SUBMARINOS.

MAURÍCIO KIWIELEWICZ
Capitão-de-Corveta (EN)

INTRODUÇÃO

A história do Sistema de Mísseis Lançados por Submarinos (SMLB) foi efetivamente a história de um programa nacional cheio de desafios técnicos. Representou um perfeito entrosamento com os submarinos movidos a energia nuclear e delineou uma força, com base no mar, capaz de prover uma postura estratégica compatível com a guerra fria. Promoveu, também, uma junção de elementos que compreendeu um extraordinário esforço de liderança, gerenciamento, dedicação e imaginação num exemplo claro de cooperação de governo, indústrias e laboratórios independentes de pesquisa.

O CONCEITO DO MÍSSEL POLARIS

O projeto do primeiro míssil, o *Polaris*, foi iniciado em uma atmosfera de

alarme crescente, sob a ameaça iminente da antiga União Soviética.

O programa tomou forma a partir de 1955 como uma resposta urgente para a consecução de um programa estratégico de sistemas de armas com base no mar.

O primeiro míssil a ser cogitado foi baseado no foguete *Júpiter* a propulsão líquida, a ser lançado de navios e submarinos. Problemas ligados a cabeça de combate, propulsão e tecnologia de guagem inercial apontaram a necessidade de redução drástica de tamanho e peso.

O Vice-Almirante W.F. Raborn Jr. foi designado como chefe do projeto e se reportava diretamente ao secretário da Marinha. Raborn recebera ordens de se "mover rápido", recomendando ações relativas a pessoal e recursos financeiros diretamente ao comandante de Operações Navais.

Os conceitos básicos gerenciais estabelecidos durante o primeiro ano e efe-

tivamente consolidados foram fundamentados em oito princípios:

- 1 — Organização vertical
- 2 — Equipes reduzidas
- 3 — Definição clara de responsabilidades
- 4 — Planejamento e coordenação detalhada
- 5 — Desbloqueio nas comunicações
- 6 — Avaliações independentes
- 7 — Controle centralizado das finanças
- 8 — Administração por objetivos.

Durante o verão de 1956 muitos grupos de estudos foram instados a analisar os aspectos de desenvolvimento e operacionalidade de vários sistemas.

Dois grandes grupos incluíam a Academia Nacional de Ciências (Projeto Nobska) e o Grupo de Armas Navais em China Lake. O Projeto Nobska devia considerar as alternativas para derrotar ameaças dos submarinos nucleares soviéticos através de uma estimativa inicial das características e capacidades do esforço futuro soviético, incluindo o potencial balístico de seus mísseis. O obje-

tivo do grupo de China Lake era estudar a capacidade de danos na guerra fria e o projeto, de uma segunda geração, de mísseis (pós-*Jupiter*).

Em síntese, os esforços desses dois grupos era fazer projeções sobre o potencial dos submarinos nucleares inimigos e projetar mísseis lançados por submarinos. Desse modo, os próprios submarinos podiam ser caracterizados e um novo tipo de míssil, a propelente sólido, podia ser desenvolvido.

O programa *Polaris* deu origem a três tipos de mísseis, o A1, o A2 e o A3.

Durante o período de 1957 a 1960, o programa permitiu que o sistema A1 se tornasse operativo.

A 15 de novembro de 1960, o Submarino USS *George Washington* (SSBN 598) partiu do porto de Charleston em sua primeira patrulha com 60 *Polaris* do tipo A1.

A 3 de outubro de 1967, o Submarino USS *Will Rogers* (SSBN 659) lançou-se ao mar com 60 mísseis *Polaris* A3, encerrando o Projeto *Polaris*.

QUADRO 1

Com o intuito de facilitar a leitura em referência, apresenta-se alguns acrônimos com o seu significado original.

- A1 — 1200 — Naut-mile Polaris missile
- A2 — 1500 — Naut-mile Polaris missile
- A3 — 2500 — Naut-mile Polaris missile
- C3 — Poseidon missile
- C4 — Trident I missile
- FBM — Fleet ballistic missile
- ICBM — Intercontinental ballistic missile
- IRBM — Intermediate range ballistic missile
- SINS — Ship's inertial navigation system
- SSBN — Ship, submersible, ballistic (nuclear powered)
- SSGN — Tactical nuclear-powered guided-missile submarine.
- ULMS — Undersea long-range missile system.

QUADRO 2

CARACTERÍSTICAS DAS VERSÕES DOS MÍSSEIS POLARIS					
	Fim do desenvolvimento	Alcance (km)	Diâmetro (m)	Comprimento (m)	Massa (kg)
A1	Nov/1960	2.223	1,372	8,687	12.939
A2	Jun/1962	2.778	1,372	9,445	14.528
A3	Jun/1964	4.630	1,372	9,445	16.344

O MÍSSEL POSEIDON

Em junho de 1965, o Presidente Lindon B. Johnson enviou uma mensagem ao Congresso propondo o desenvolvimento de um novo míssil para o SMLB, o *Poseidon*, designado por C3, com 1,880 de diâmetro, comparado com o *Polaris*, de 1,372m. Além disso, era 0,915m mais longo que o A3 e 13.620kg mais pesado. Apesar do incremento no tamanho, o potencial do sistema de lançamento permitia, ainda, o lançamento de 60 mísseis. Modificações nos tubos de lançamento e um novo sistema de disparo, para múltiplas ogivas, era necessário.

O aumento da precisão e flexibilidade do sistema de armas permitiu o seu uso contra um largo espectro de possíveis alvos, assegurando a penetração nas defesas inimigas.

As bases para o projeto incluíam seleção de ogivas e veículos múltiplos de

reentrada independentes (MIRV). Esta nova concepção (MIRV) propiciou uma revolucionária mudança na política nacional, estrutura de forças estratégicas, doutrina para alvos e planos operacionais. Ela também alterou qualitativa e quantitativamente o balanço estratégico vigente.

O míssil C3 possuía dois estágios a propulsão sólida, com guiagem inercial capaz de designar múltiplas ogiva contra diversos alvos. O *Poseidon* possuía um *booster* similar ao do *Polaris* A3. Porém, a similaridade se esgota aqui. Durante o segundo estágio de voo, a seção de guiagem e de múltiplas ogivas se separam do *booster*. Esta seção possui um gerador de gases que permite a guiagem e ejeção das múltiplas ogivas. Quanto à propulsão, o primeiro estágio é do tipo *composite* e o segundo de base-dupla, que representa uma abordagem conservadora na propulsão.

QUADRO 3

CARACTERÍSTICAS DO MÍSSIL <i>POSEIDON</i>					
	Fim do desenvolvimento	Alcance (km)	Diâmetro (m)	Comprimento (m)	Massa (kg)
C3	Mar/1971	3.700	1,880	10,363	29.056

O MÍSSIL *TRIDENT I* (C4)

O míssil *Trident* veio responder à necessidade de se aumentar o alcance do míssil *Poseidon*.

O *Trident* possui o mesmo diâmetro e comprimento do *Poseidon* e é um pouco mais pesado. O alcance é duas vezes maior que o do *Poseidon* com a mesma carga útil.

O míssil é totalmente novo, com três estágios a propelente sólido. Uma das mais notáveis diferenças no projeto do *Trident* foi a introdução de um *booster* a propulsão sólida no terceiro estágio, montado no centro da seção de equipamentos. Cada um dos estágios possui um *booster* com propelentes avançados, materiais novos para invólucro e tubeira móvel para controle do vetor empuxo.

Muitos dos avanços tecnologicamente

notáveis ocorreram na área de eletrônica, particularmente na eletrônica de instrumentação.

Um artefato novo chamado *Aerospike* foi introduzido. Trata-se de uma pequena haste com um disco na ponta com o objetivo de melhorar as condições aerodinâmicas. Este dispositivo reduz o arrasto do nariz, de forma rombuda, em até cinquenta por cento.

Um assunto não abordado aqui e que merece um estudo individual é o relativo aos submarinos que transportavam e ainda transportam os citados mísseis.

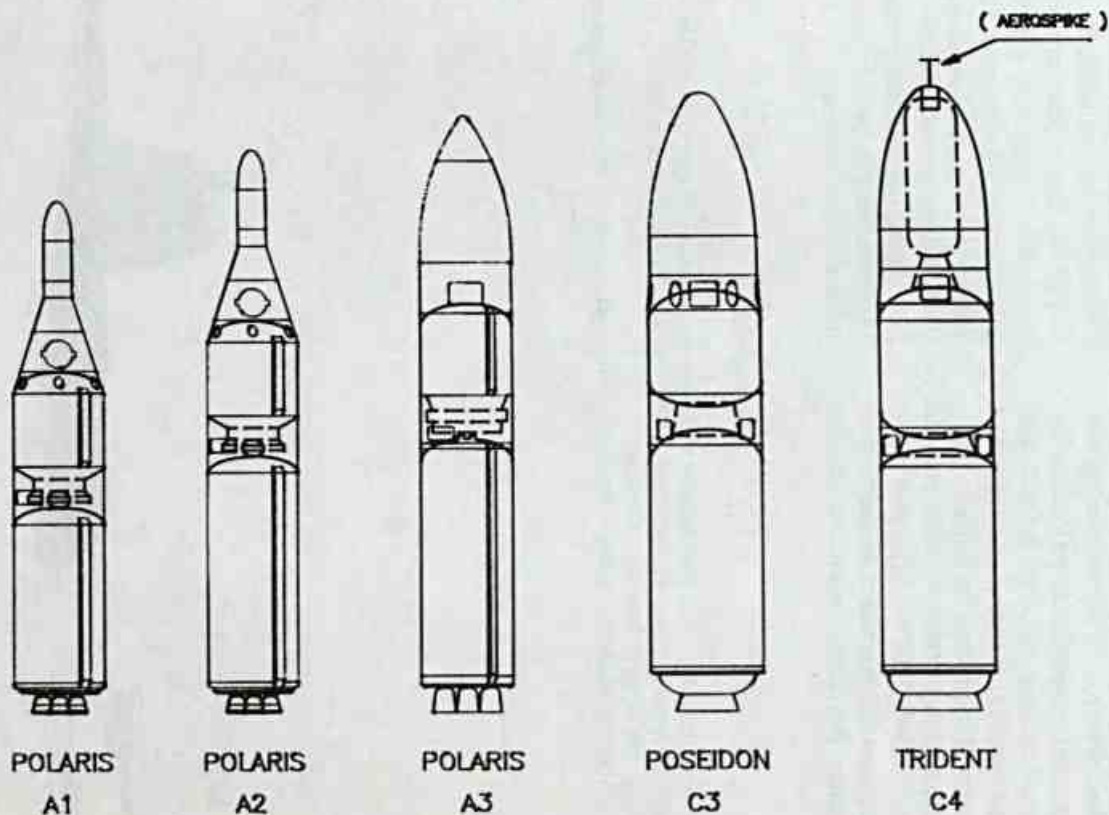
Para cada tipo de míssil houve os respectivos Submarinos *Polaris*, *Poseidon* e *Trident*.

A título de exemplo, já que se encontram em operação, lembremos que o submarino do tipo *Trident* possui 170,69m de comprimento e desloca 18.700 toneladas.

QUADRO 4

CARACTERÍSTICAS DO MÍSSIL <i>TRIDENT</i>					
	Fim do desenvolvimento	Alcance (km)	Diâmetro (m)	Comprimento (m)	Massa (kg)
C4	Jan/1977	7.400	1,880	10,363	29.510

COMPARAÇÃO ENTRE MÍSSEIS LANÇADOS POR SUBMARINOS



COMENTÁRIO FINAL

Após acontecimentos recentes, com a dissolução do império soviético e a Guerra do Golfo, algumas concepções novas aparecem.

Inicialmente, seria interessante lembrar uma nota publicada na *Revista Marítima Brasileira*, out./dez. de 1992, que, na página 338, faz menção ao fato de a Vickers Shipbuilding ter lançado o primeiro submarino nuclear inglês provido com o míssil *Trident*. Espera-se que o programa atinja a marca de quatro submarinos. Portanto, o assunto ainda terá

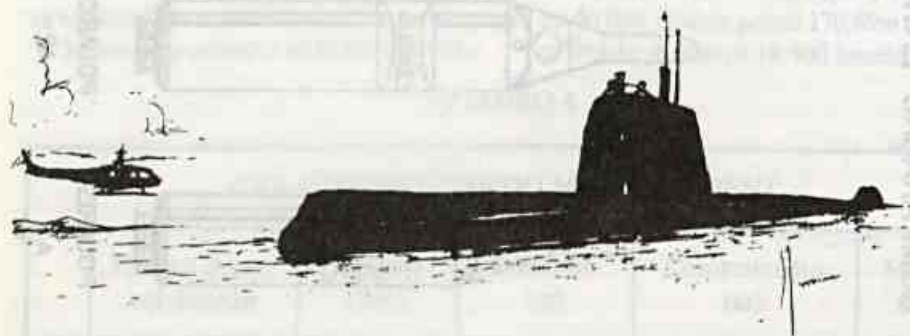
bastante espaço na Marinha inglesa.

Especialmente com relação à Guerra do Golfo, um outro elemento foi delimitado. Sem dúvida nenhuma, o míssil *Tomahawk* foi a grande estrela.

O que se vem cogitando é a utilização dos SSBN como plataforma de lançamento dos *Tomahawk*. A idéia vigente é a retirada dos mísseis *Poseidon*, fazendo-se as respectivas adaptações, de modo a transformar os SSBN em SSGN. Sem dúvida um redirecionamento de atitudes estratégicas para enfoques predominantemente táticos.

BIBLIOGRAFIA

1. J. SPACECRAFT. "The Fleet Ballistic Missile System: *Polaris* to *Trident*". Volume 115, nº 5. 1978.
2. REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. "HMS *Vanguard* lidera a Força de SSBN". 3º trim./1992, p. 338 — Seção Noticiário Marítimo.
3. SCHIMIDT, Wade H. "SSBN — *Poseidon* + *Tomawak* = SSGN". *Proceedings*, september, 1991.



IMPLEMENTAÇÃO DA QUALIDADE TOTAL NA MARINHA DOS EUA

AGOSTINHO SANTOS DO COUTO
Capitão-Tenente (IM)

No artigo "Liderança de Qualidade Total", publicado na *Revista Marítima Brasileira*, no 3º trimestre de 1992, abordei, de forma genérica, a evolução histórica e os princípios da filosofia da Qualidade Total, de maneira a mapear o caminho para um enfoque mais específico, como o que será adotado neste artigo. Para que a viabilidade da implementação dessa filosofia em nossa Marinha seja melhor analisada, abordarei seu emprego na Marinha dos Estados Unidos da América, como prometido no artigo supracitado, com ênfase no setor de abastecimento, com o qual mantive contato direto como participante do Programa de Intercâmbio de Oficiais Intendentes.

As primeiras experiências, por assim dizer, com a Qualidade Total na Marinha dos EUA foram realizadas no setor de aviação naval, mais especificamente nos Naval Aviation Depots (NADEP), que são organização militar de apoio logístico. O piloto dessas experiências foi o NADEP de North Island, que fica nas cercanias de San Diego, onde esforços objetivando a melhoria da qualidade foram implementados por uma equipe do Centro de Pesquisa e Desenvolvimento de Pessoal da Marinha¹ (NPRDC) em 1984, com o forte apoio do Vice-Almirante John Kirkpatrick, então encarregado dos NADEP, que, em 1985, ajudou a criar o termo Gerência pela Qualidade Total²,

1. Navy Personnel Research and Development Center.

2. Total Quality Management.

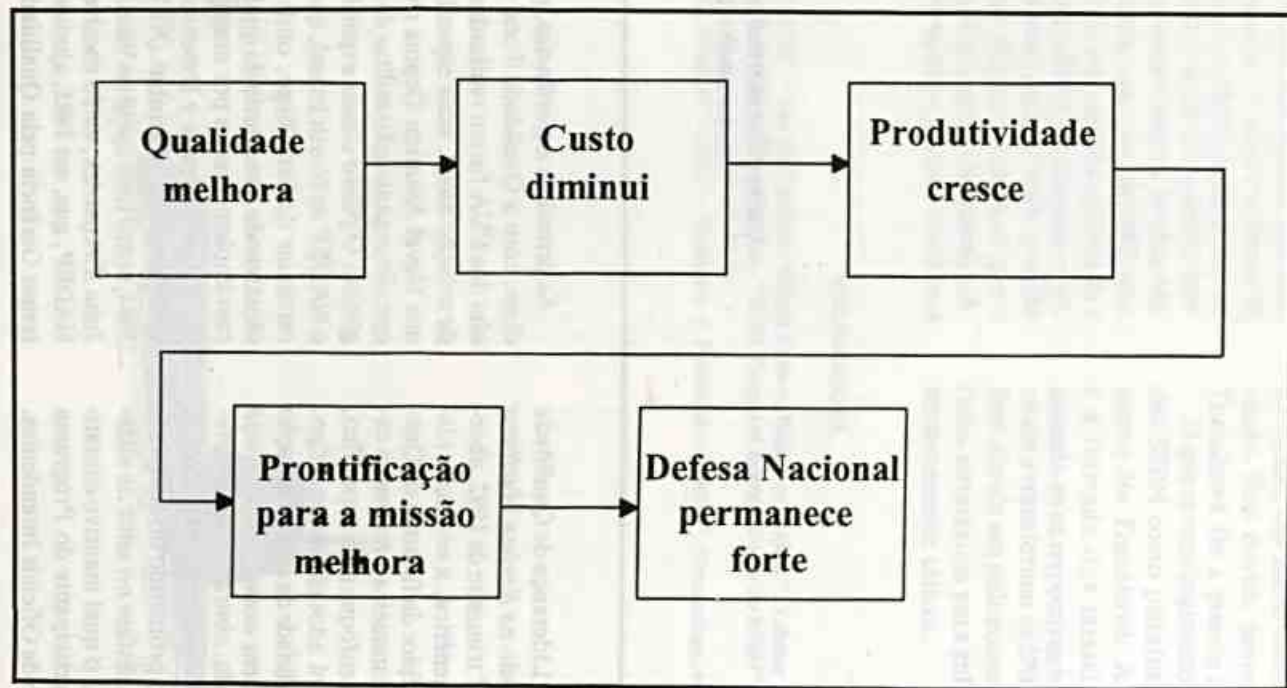


Figura 2

abrangendo a intenção de modificar os métodos de administração então vigentes, através de uma linguagem e abordagem comuns a todos os NADEP, bem como a compreensão do que significa melhoria da qualidade.

Em 1988, o subsecretário da Marinha, Sr. Garrett, assistiu a um seminário de alto nível sobre qualidade, apresentado por Bill Scherkenbach, então estatístico-chefe da Ford Motors, no qual esteve presente também o secretário da Defesa e 50 outros influentes funcionários do Pentágono. Depois desse evento, e após algum estudo, o Sr. Garrett se convenceu dos méritos da filosofia proposta e decidiu que o total aperfeiçoamento da qualidade deveria ter uma alta prioridade para o Departamento da Marinha. No início de 1989, foi criado um grupo composto de lideranças das OM de terra para dar início ao movimento em prol da qualidade, chamado Grupo de Direção Executiva do Departamento da Marinha (DON ESG)³, que tem como função identificar problemas que requeiram recursos significativos ou alteração em políticas, além de promover ampla orientação, no que diz respeito às diretrizes a serem aplicadas no âmbito do Departamento. O ESG tem autoridade final para aprovar a implementação de qualquer recomendação a ele apresentada pelos órgãos competentes para tal. Há apenas dois anos, em 1991, foi criada a Comissão de Revisão do Departamento da Marinha (DONRC)⁴, com o intuito de reestruturar o Departamento, a fim de maximizar eficiência e concretizar substanciais aperfeiçoamentos nos métodos de administração utilizados. Nesse sen-

tido, a Comissão também coordena a implementação das diretrizes estabelecidas pelo ESG para toda a Marinha. Subordinados à DONRC estão os Grupos de Objetivos Estratégicos⁵, que determinam as estratégias e ações a serem empregadas para dar suporte aos objetivos estratégicos do Departamento da Marinha. A figura 1 mostra a atual estrutura organizacional do Departamento da Marinha dos EUA, no que diz respeito aos órgãos específicos de Qualidade Total.

Inicialmente, como já foi exposto, a Marinha dos EUA utilizou o termo Gerência pela Qualidade Total para definir a nova filosofia de administração; no entanto, reconhecendo o importante papel da liderança no meio militar e a ênfase do Dr. Deming⁶ na responsabilidade dos líderes, o ESG adotou, a partir de outubro de 1990, o nome Liderança de Qualidade Total (TQL)⁷, com base em recomendação do chefe de Operações Navais.

No início de 1991, os comandantes-em-chefe das Esquadras do Atlântico e Pacífico promoveram o treinamento de cinco equipes, compostas de militares da ativa servindo na Esquadra, durante três meses, de modo a habilitá-los a treinar pessoal a bordo de navios na aplicação da nova filosofia de trabalho. Essas equipes móveis são responsáveis pela educação, treinamento e consultoria nos conceitos básicos da TQL, com o objetivo de iniciar alguns projetos de melhoria de qualidade em navios e esquadões selecionados. Com base na *reação em cadeia* para a melhoria da qualidade, demons-

3. Department of Navy Executive Steering Group.

4. Department of Navy Review Commission.

5. Strategic Goal Groups.

6. Ver artigo "Liderança de Qualidade Total" (RMB, 3º trim. 92, p. 187).

7. Total Quality Leadership.

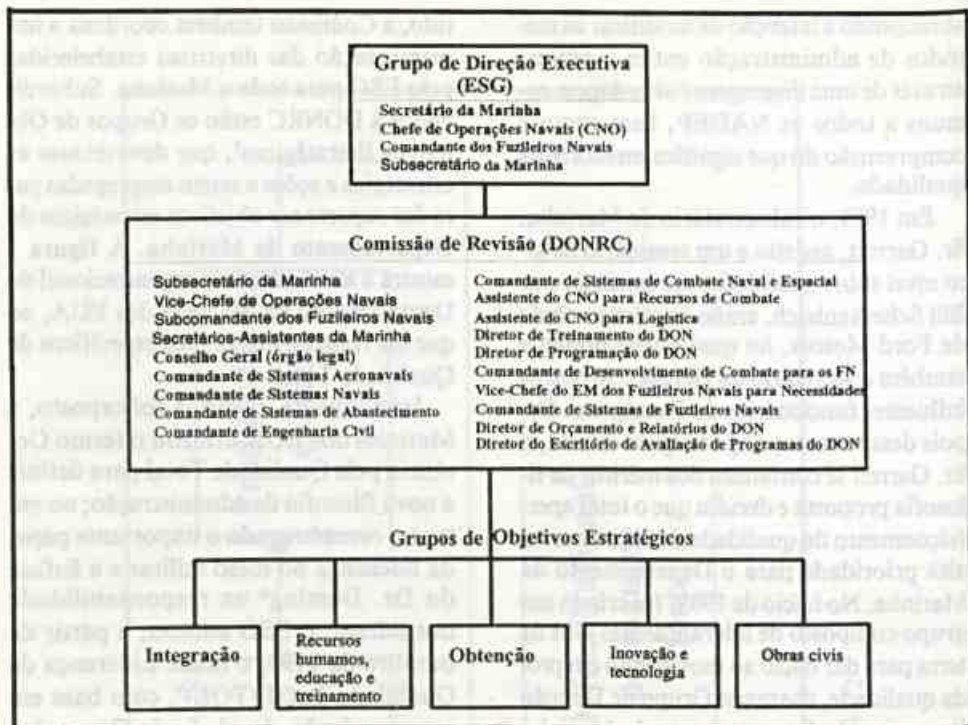


Figura 1

trada pelo Dr. Deming, o Departamento da Marinha dos EUA, com o auxílio das equipes formadas pela Esquadra, desenvolveu a *reação em cadeia* para melhoria da qualidade no DON (figura 2).

Podemos notar, nesse esquema, que a suposição principal é que, conforme a qualidade na organização se aperfeiçoa, os custos diminuem e a produtividade aumenta, levando a uma melhoria na prontificação da organização para o cumprimento de sua missão. No passado, a Marinha dos EUA tentava aumentar a produtividade através de controle de qualidade e redução de custos; no novo enfoque, a produtividade aumenta porque a qualidade cresce e os custos diminuem, devido ao menor volume de reprocessamento, redução do desperdício, menos demoras, melhor utilização do equipamento e uso mais eficiente do tempo disponível.

No Naval Supply Center, San Diego (agora chamado de Fleet and Industrial Supply Center — FISC —, em decorrência de reestruturações no Departamento de Defesa dos EUA), a adoção da Qualidade Total como filosofia administrativa foi iniciada em agosto de 1987, com a constituição de três Equipes de Qualidade, as quais serviram como protótipo para a implementação. Ainda nessa época foi iniciado um programa de treinamento, voltado principalmente para os supervisores, que são equivalentes aos nossos chefes de departamento e encarregados de divisão.

Com base nos resultados apresentados pelas Equipes-Protótipo, em 1988 foi elaborada pelo Comando do Supply Center uma Orientação Inicial a ser seguida por todos os funcionários civis e militares, voltada para a implementação

da Qualidade Total. Em 1989, todos os funcionários (cerca de 1.500) já haviam recebido treinamento sobre a nova teoria administrativa.

Em 1990, foram desenvolvidos os Planos de Melhoria Departamentais, visando a um aperfeiçoamento no desempenho dos departamentos da OM, sendo que, nesse mesmo ano, foi iniciada a elaboração de um Plano Estratégico, englobando o Plano Orçamentário e os Planos Departamentais.

Para coroar o esforço inicial empreendido pelo Supply Center na adoção da Qualidade Total, a OM foi escolhida como finalista para o Prêmio de Melhoria da Qualidade do Governo Federal, que é oferecido pelo Instituto Federal de Qualidade⁸. A partir desse fato, a cultura da qualidade realmente começou a ser mais difundida na organização, levando a um maciço emprego das técnicas divulgadas pelo Dr. Deming na solução de problemas até então resolvidos por métodos tradicionais, onde normalmente o *eu acho* prevalece sobre a realidade dos dados.

Atualmente, o FISC San Diego serve como modelo para a implementação da Qualidade Total nas OM subordinadas ao NAVSUP⁹, que é o órgão máximo do Abastecimento na Marinha dos EUA. A OM estabeleceu vários Conselhos de Qualidade Conjuntos com os principais consumidores, tais como NADEP North Island, Estação Naval de San Diego, Estaleiro de Long Beach, etc., objetivando estabelecer uma parceria mutuamente benéfica entre fornecedor e consumidores, onde melhorias nos processos dos parceiros é feita em comum acordo,

desde que os processos em estudo afetem ambos. Internamente, vários Conselhos e Equipes de Qualidade funcionam a pleno vapor, orientados pelo Comitê de Direção Executiva, auxiliando o comando a melhor administrar a OM, contando com a cooperação daqueles que melhor conhecem suas tarefas, que são os que as desempenham. Inúmeras oportunidades de treinamento são oferecidas a todos os funcionários, desde Introdução à Qualidade Total até Controle Estatístico de Processos, passando por outros cursos voltados para a Liderança de Qualidade Total.

Entre os diversos estudos realizados no Supply Center por Equipes de Qualidade, podemos citar alguns que exemplificarão o que pode ser conseguido através da formação de grupos especializados nas diversas áreas de atuação da OM:

- Em uma das Equipes Conjuntas formadas com NADEP, foi verificado que um dos problemas a enfrentar era o atraso nas entregas do Supply Center, que prejudicavam a conclusão de serviços a cargo do NADEP. Após coleta de dados e análise, foi verificado que o horário previsto para entrega de material pelo Supply Center, na parte da tarde, não era coordenado com o horário de funcionamento do Setor de Recebimento de Material da OrgAL, o que fazia com que o material entregue em um dia só fosse recebido pelas oficinas no dia seguinte pela manhã. Com base nesse estudo, os horários foram sincronizados e o problema desapareceu.

8. Federal Quality Institute.

9. Naval Supply Systems Command.

- Um Grupo de Estudo para Movimentação de Material, formado por pessoal do FISC San Diego, Centro de Obras Civis da Marinha¹⁰, Estação Aeronaval de North Island, e Base Naval Anfíbia de Coronado, completou recentemente uma análise de dados coletados pelos motoristas responsáveis pela entrega de material às OM da área de San Diego. Com base nessa análise, será possível estabelecer um sistema integrado de transporte de material entre as diversas OM da área, com máxima eficácia e menor custo. Observações preliminares indicam excesso de capacidade e duplicação de esforços no atual sistema, ao mesmo tempo identificando um potencial para aperfeiçoamento e economia na faixa de 20 a 30 por cento.
- FISC San Diego, completamente envolvido no esforço de consolidação do Departamento de Defesa dos EUA, que requer manutenção do atual aprestamento com menos recursos, mantém oito Conselhos Conjuntos de Qualidade com diversas OM do Sul da Califórnia. Os resultados alcançados através desses Conselhos possibilitaram uma economia de recursos da ordem de US\$ 723 mil em 1992, com uma projeção de US\$ 5 milhões para 1993.

Como foi visto até aqui neste artigo, a implementação da Qualidade Total na Marinha dos EUA tem sido um processo lento e delicado, uma vez que os resultados que se buscam nesse processo são, em sua maior parte, de longo prazo.

Muitas das realizações já alcançadas em decorrência da nova filosofia de administração não são adequadamente divulgadas, o que provoca ceticismo em algumas das lideranças que deveriam estar envolvidas na aplicação dos princípios do Dr. Deming.

Cabe ressaltar aqui que, sem o total comprometimento das lideranças navais e o envolvimento total de todo o pessoal da Marinha nesse processo, não é possível se pensar em Qualidade Total. Esse método administrativo não é simplesmente um programa, com início e fim definidos; é uma maneira de se trabalhar no dia-a-dia, aplicável a toda a organização, desde o mais antigo até o mais moderno.

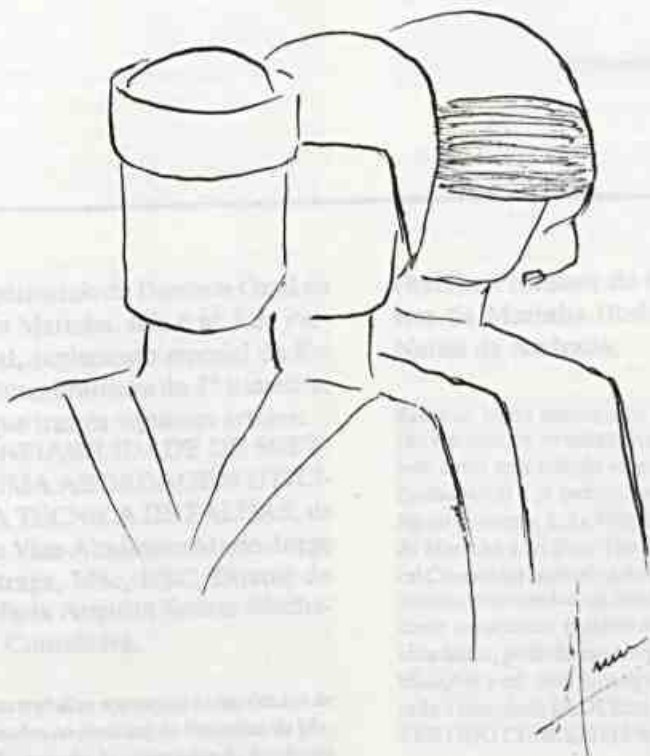
Não há quebra de hierarquia ou de disciplina com a implantação da Liderança de Qualidade Total. O que se vê é maior participação e envolvimento nos assuntos da OM por parte de todos os funcionários, civis ou militares; mais trabalho em equipe, melhorando o espírito de corpo; aumento no orgulho do funcionário em relação aos resultados do seu trabalho; satisfação por pertencer àquela organização onde se dá valor ao esforço de cada um; e, principalmente, uma melhoria geral na produtividade da OM, o que se reflete favoravelmente na satisfação dos consumidores.

A Qualidade Total na Marinha dos EUA ainda tem um longo caminho a percorrer, mas, com o crescente apoio de seus líderes, os sucessos com certeza virão em intervalos cada vez menores, o que servirá de base para a sua completa integração ao cotidiano da organização.

10. Public Works Center.

BIBLIOGRAFIA

1. COUTO, Agostinho Santos do. *Liderança de Qualidade Total*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 112 (7/9): 187-191, jul./set. 1992.
2. EUA. Fleet and Industrial Supply Center. *FISC San Diego Quarterly Status Report*. The Network, San Diego, v. 11, n° 2, março de 1993.
3. _____. Naval Total Quality Leadership Office. *Restructuring for TQL*. TQLLeader, Arlington, edição especial, dezembro de 1992.



Sob o patrocínio da Diretoria Geral do Material da Marinha, saiu o nº 5 da Pesquisa Naval, suplemento especial da *Revista Marítima Brasileira* do 3º trimestre, de 1992, que traz os seguintes artigos:

— **CONFIABILIDADE DE SOFTWARE: UMA ABORDAGEM UTILIZANDO A TÉCNICA DE FALHAS**, de autoria do Vice-Almirante Mario Jorge Ferreira Braga, MSc, DSC, Diretor do IPqM e Maria Augusta Soares Machado, MSc, Consultora.

Resumo: Este trabalho apresenta os resultados de estudos realizados no Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), quando da integração do *hardware* e *software* de um protótipo desenvolvido pelo Instituto. (p.1)

— **O PROBLEMA COSMOLÓGICO FUNDAMENTAL E SUA SOLUÇÃO**, de autoria do Vice-Almirante

(Refº) e Professor do Magistério Superior da Marinha (Reformado), Primo Nunes de Andrade.

Resumo: Nesta monografia é feita uma explanação sintética de investigações científicas efetuadas pelo autor com relação ao problema cosmológico fundamental e já publicadas na revista *Pesquisa Naval* (números 2, 3 e 4) do Instituto de Pesquisas da Marinha e no livro *The Foundations of Physical Cosmology*, editado pela mesma instituição. Os leitores interessados em detalhes mais específicos, como tratamento matemático preciso dos temas abordados, poderão encontrá-los nas referidas publicações e em uma monografia ainda não publicada e intitulada **ELUCIDAÇÃO DO CONTROLADO CONCEITO DE NEUTRINO**. (p. 13)

— **LOMBOTOMIA VERTICAL POSTERIOR AMPLIADA**, de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Md) Paulo José Pereira Bringel, da Unidade Integrada de Saúde Mental (UISM).

Resumo: Foi estudada em trinta e um pacientes a LOMBOTOMIA VERTICAL POSTERIOR AMPLIADA, com o objetivo de ter-se um bom acesso cirúrgico ao rim, glândula supra-renal, terços superior e médio do ureter.

Em 1869, Gustav Simon, em Hildelberg, realizou pela primeira vez a LOMBOTOMIA VERTICAL POSTERIOR, atingindo o rim através da musculatura abdominal posterior.

Em 1964, José Maria de Gil Vernet, em Barcelona, introduziu modificações à técnica de Simon, fazendo a LOMBOTOMIA VERTICAL POSTERIOR transaponeurótica, sem, portanto, utilizar a abertura muscular.

Em 1975, no Rio de Janeiro, estudando os trabalhos anteriores, decidimos acrescentar uma modificação à técnica de José Maria de Gil Vernet, que consiste em ressecar a 12ª costela, obtendo, com isto, um campo cirúrgico amplo que nos permite realizar qualquer cirurgia sobre o rim, bacinete, terços superior e médio do ureter e glândula supra-renal. A esta incisão demos o nome de LOMBOTOMIA VERTICAL POSTERIOR AMPLIADA. (p. 27)

— QUE CIÊNCIA, PARA QUAL SOCIEDADE E EM QUE MUNDO?, de autoria de J. Leite Lopes, da UFRJ — GBPF.

Resumo: O autor discute alguns dos fatores que aumentaram a desigualdade entre as nações ricas e as nações menos desenvolvidas, no setor da ciência e da tecnologia. Para esse aumento contribuiu o desprezo dos empresários e líderes governamentais pela educação básica da população de que resulta a falta de preparo dos povos das nações pobres para o mundo moderno.

A questão é agravada pela relutância dos governos desses países em estimular os centros de pesquisa científica e tecnológica.

No caso do Brasil, enquanto os anos de 1930 a 1950 foram de esforços pela industrialização e o desenvolvimento, atualmente o estímulo vai para a mentalidade dos produtos importados. E entre estes, as tecnologias inventadas no exterior que vêm em caixas pretas.

As conseqüências dessas atitudes não deixarão de ser graves. (p. 77)

— SEPARAÇÃO DE ESTERES DE DIALQUILA DO ÁCIDO FOSFÔNICO DOS CLORETOS DE ALQUILA POR

CROMATOGRAFIA DE PERMEAÇÃO EM GEL (GPC), de autoria do Primeiro-Tenente (QC) Emilson Gonçalves Paulo, Eng^o Magali Silveira Pinho e Eng^o Regina Celi P. Santos, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM).

Resumo: A Cromatografia de Permeação em Gel foi empregada com o intuito de estabelecer o tempo de reação da síntese de esteres de dialquila do ácido fosfônico, tendo como subproduto um cloreto de alquila. (p. 87)

— SISTEMA ESPECIALISTA APLICADO À GUERRA ELETRÔNICA (SEGE), de autoria de Fátima Cristina Canazaro Dargan, MC, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), Emmanuel P. Lopes Passos, DC, do Instituto Militar de Engenharia (IME), e Fernando da Rocha Pantoja, PhD, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM).

Resumo: Este artigo descreve o Sistema Especialista desenvolvido como trabalho de tese de Mestrado em Sistema e Computação, com o objetivo de atuar na área militar de guerra eletrônica.

O Sistema SEGE, Sistema Especialista Aplicado à Guerra Eletrônica, é um sistema de auxílio à tomada de decisão das medidas de contra-ataque eletrônico a serem adotadas durante o curso de um engajamento militar.

O Sistema SEGE tem o seu conhecimento representado por Regras de produção e foi implementado na linguagem OPS5.

Particular ênfase é dada à arquitetura do sistema SEGE e à especificação do modelo. (p. 93)

— CONVERSORES ANALÓGICO-DIGITAL E DIGITAL-ANALÓGICO, de autoria do Capitão-Tenente (FN) Antonio Carlos Chianeli Fonseca, da Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha (DACM), e Eng^o José Maurício Senegosa Costa, do Instituto Militar de Engenharia (IME).

Resumo: O emprego de novas técnicas de comunicações exige que profissionais da área mantenham-se constantemente em dia com os conversores de sinais.

Este artigo apresenta uma breve revisão do assunto, além de atualizar os leitores com os novos tipos de conversores analógico-digital e digital-analógico, tanto na prática como na teoria. (p. 103)

— SISTEMA DE APOIO À DECISÃO: EVOLUÇÃO NECESSÁRIA, de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Edir Rogrigues de Oliveira, e Capitão-de-Corveta Newton Rodrigues Lima, ambos do Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV).

Resumo: Os Sistemas de Apoio à Decisão (SAD), empregando recursos computacionais, surgiram no final da década de 60, para prover uma base científica ao processo decisório. Este artigo apresenta, resumidamente, a conceituação e organização dos SAD, a contribuição prestada por esses sistemas aos tomadores de decisão e um exemplo de sua aplicação em operações navais. (p. 131)

— ANÁLISE DE CONFIABILIDADE DE SISTEMAS NAVAIS, de autoria de Maria Augusta Soares Machado, MSc, da Esca — Engenharia S/A, Joel Baptista da Silva Filho, Eng.º Eletrônico da Conectcon Sistemas de Conectividade Ltda, e Carlos Baptista Braga Neto, Eng.º Mecânico da Esca — Engenharia S/A.

Resumo: Este trabalho apresenta a metodologia de análise de confiabilidade de sistemas navais que vem sendo adotada pelo Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), com a finalidade de padronizar a análise e avaliação de Confiabilidade dos protótipos desenvolvidos pelo Instituto. (p. 141)

— SISTEMA DE ANÁLISE DO PERFIL TÉRMICO DE PREVISÃO DE ALCANCES SONAR (SISPAR) — VERSÃO 1.0, de autoria do Capitão-de-Corveta Mauro Cesar de Farias Pereira, MSc, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), Ocean. Rogério Neder Candella, do Insti-

tuto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), e Fís. Marcia Regina Hoelz Barros, MSc, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM).

Resumo: O SISPAR é resultado da integração de dois sistemas: o SISTAT (Sistema de Análise em Tempo Real do Perfil Térmico do Mar), desenvolvido pelo Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira e o SPARS (Sistema de Previsão de Alcances e Traçados de Raios Sonoros), desenvolvido pelo Instituto de Pesquisas da Marinha. Ele analisa o perfil de temperatura da água do mar, identificando os possíveis modos de propagação da energia sonora para a região de operação que está sendo monitorada. A partir desta identificação, o SISPAR gera parâmetros táticos de detecção para o(s) modo(s) encontrados(s).

A qualidade principal do SISPAR é produzir rapidamente resultados, com um mínimo de interferência do operador. (p. 149)

— ANÁLISE DA RESISTÊNCIA MECÂNICA DE UMA CÂMARA DE PRESSÃO VERTICAL PARA ENSAIOS HIDROSTÁTICOS, de autoria de Fernando L. de Magalhães e de Manoel Martetele, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM).

Resumo: Investiga-se analiticamente a resistência mecânica de uma câmara de pressão vertical, a fim de testar seu emprego na realização de ensaios de transdutores e equipamentos hidroacústicos em pressões internas equivalentes a 510 metros de profundidade oceânica. Com esta finalidade, são propostos dois métodos analíticos clássicos, com base na teoria da cascas e cilindros, e um procedimento prático normalizado pela ASME. Comparando os resultados decorrentes dos três processos, procura-se, além de estimar o grau de segurança adotado no dimensionamento do vaso em questão, observar o grau de confiança de cada critério no cálculo da resistência mecânica de vasos de pressão com configurações não previstas em normas técnicas. (p. 155)

— SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE BIOLUMINESCÊNCIA NO MAR, de autoria de Jean L. Valentin, Aliane Gonzales Rodrigues, e Wanda M.

Monteiro Ribas, todos do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM).

Resumo: A bioluminescência, fenômeno de emissão de luz pelos organismos marinhos, pode ser usada como detector de anomalias na agitação da superfície do mar. Este trabalho constitui um primeiro documento informativo sobre a natureza do fenômeno, os organismos responsáveis, sua localização e períodos de ocorrência. (p. 167)

— SISTEMA ACÚSTICO PARA MEDIÇÃO DE ONDAS DO MAR, de autoria do Capitão-de-Corveta Arthur Lobo da Costa Ruiz, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM).

Resumo: O levantamento dos parâmetros das ondas do mar nas regiões próximas ao litoral constitui-se num fator importante para as obras de engenharia costeira. Entre os métodos usuais de medição de ondas, pode-se destacar o método acústico, objeto deste trabalho. Um sistema acústico de medição de ondas é desenvolvido e testado, segundo um modelo convencional de propagação e reflexão de sinais acústicos, os quais são tratados por técnicas de análise de sinais.

A análise dos dados colhidos em experimentos no mar demonstram a viabilidade tecnológica do sistema em decorrência do seu grau de acurácia e praticidade. (p. 185)

— O PROTOCOLO MMS: PROJETO E IMPLEMENTAÇÃO ORIENTADOS A OBJETOS, de autoria do Capitão-Tenente (EN) Frederick Burrows, MSc, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), Márcia Novaes, MSc, da Mira Informática Ltda., e Aloysio Pedroza, Dr., do Programa de Engenharia Elétrica (EE e COPPE/UFRJ).

Resumo: Este trabalho apresenta um projeto e implementação de um protótipo do protocolo de comunicação de dados MMS (Message Manufacturing Specification) para uma arquitetura Mini-MAP. O projeto e a implementação do protocolo MMS foram desenvolvidos usando uma metodologia orientada a objetos. (p. 209)

— TÉCNICAS DE ANÁLISE ESPECTRAL DE MÁXIMA ENTROPIA APLICADAS À HIDROACÚSTICA, de autoria de Antonio Bertino Nogueira Filho, MSc, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM).

Resumo: O algoritmo da Máxima Entropia surgiu como um método alternativo espectral, convencionalmente efetuada através da FFT, permitindo uma alta resolução e possibilitando resultados confiáveis com menor número de pontos. Um estudo experimental de análise de dados hidroacústicos (sensor passivo) compara esta técnica de alta resolução com àquela tradicional com o algoritmo FFT. Conclui-se que o processo se aplica como alternativa, ou, complemento, das técnicas já utilizadas. (p. 235)

— ESTUDO SOBRE INCRUSTAÇÕES EM MINA DE FUNDEIO, NA ENSEADA DO FORNO (Arraial do Cabo, RJ), de autoria de Ricardo Coutinho, MSc, PhD, do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM).

Resumo: Um estudo foi realizado na Enseada do Forno, Arraial do Cabo, com objetivo de avaliar o efeito das incrustações biológicas no funcionamento do mecanismo de disparo (antenas) e no posicionamento vertical da bóia. Os resultados mostram que: 1) A craca *Megabalanus tintinnabulum* foi o principal organismo incrustante representando 95% de peso das incrustações; 2) As antenas conectadas ao mecanismo de disparo tiveram incrustações durante todo o período de estudo mas não foram danificadas por elas; 3) O aumento do peso da bóia, causado pelo aumento das incrustações, provocou uma maior força de arrasto e contribuiu para a ruptura do cabo de amarra ao final de 11 meses e meio. A metodologia empregada mostrou-se adequada aos objetos propostos e deveria ser aplicada em outras regiões da costa brasileira. (p. 265)

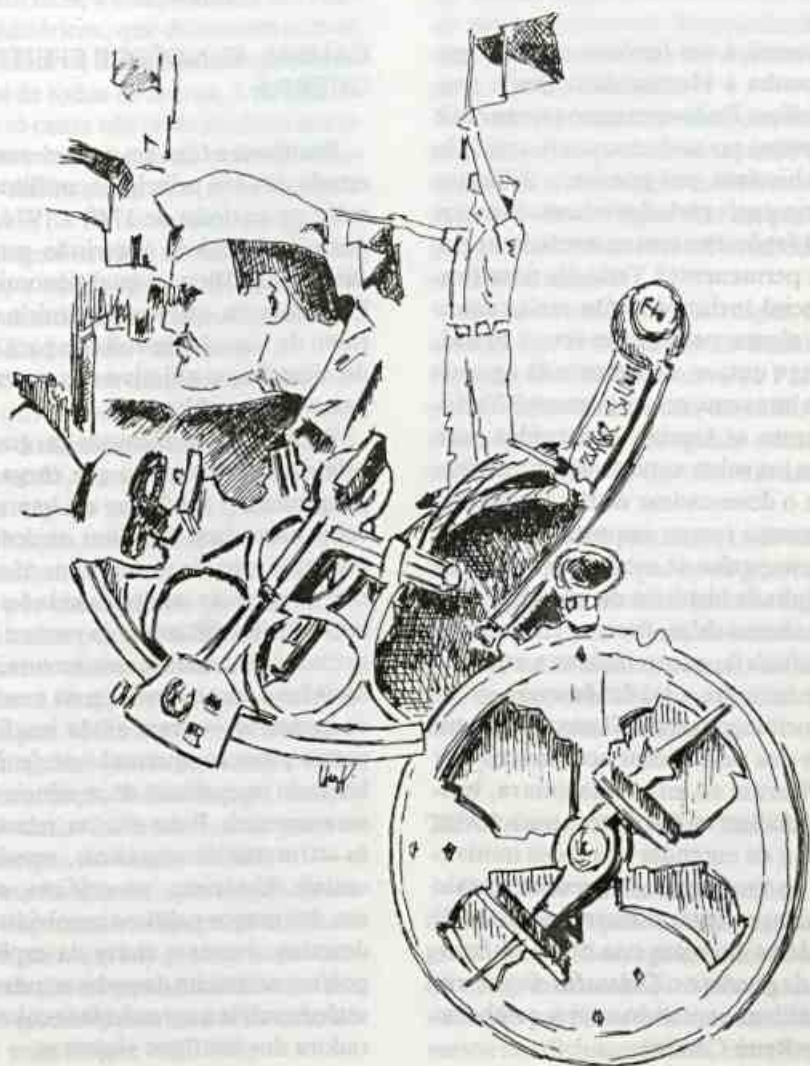
— C & T COMO VARIÁVEL ESTRATÉGICA, de autoria do Vice-Almirante Mario Jorge Ferreira Braga, MSc, DSC, do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM).

Resumo: Neste trabalho é colocado o papel desempenhado pela Ciência e Tecnologia na formação da Estratégia Militar.

São apresentadas considerações sobre diversos aspectos relevantes do problema e possíveis linhas de ação para conduzi-lo. (p. 277)



- Os fundamentos históricos e sociológicos da guerra
(Curso de Política e Estratégia Marítima)
- A distensão do conflito leste x oeste e suas implicações no cenário político-estratégico mundial
(Curso Superior de Guerra Naval)
- A estratégia naval no teatro de operações do Pacífico na Segunda Guerra Mundial: Esteve válido o conceito clássico de batalha decisiva?
(Curso de Comando e Estado-Maior)



MARCO ANTONIO GONÇALVES BOMPET
Capitão-de-Mar-e-Guerra

(Curso de Política e Estratégia Marítima)

A guerra é um fenômeno social que acompanha a Humanidade desde seus primórdios. Pode-se mesmo afirmar que se constitui no mais marcante episódio de sua história, por pontuar e delimitar seus principais períodos e fases. Mas por que tal fenômeno tem se revelado de natureza permanente? Teria ele uma função social inelutável? Ou seria, como crêem alguns pensadores como Freud, Lorentz e outros, decorrente da agressividade imanente ao ser humano? Variadas foram as teorias construídas para trazer a luz sobre as motivações que provocam o desencadear de tão intrigante, e ao mesmo tempo importante, evento que acompanha de modo tão constante a caminhada histórica do gênero humano. Nenhuma delas, decerto, inteiramente satisfatória, como indicar a complexidade inerente a tal fenômeno.

O sociólogo francês Gaston Bouthoul foi um dos pensadores acadêmicos que se dedicaram ao estudo da guerra, buscando analisar vários de seus aspectos na tentativa de entender as razões motivadoras do fenômeno. O presente ensaio procura apresentar e discutir algumas de suas idéias expostas nas obras *O fenômeno da guerra* e *O desafio da guerra*, nesta última contando com a colaboração de René Carrère.

CAUSAS, FUNÇÕES E EFEITOS DA GUERRA

Bouthoul e Carrère procederam a um estudo dos 366 principais conflitos ocorridos no período de 1740 a 1974, sob a ótica sociológica, sugerindo um novo campo científico, o qual denominaram *Polemologia*, que se constituiria em um ramo da Sociologia voltado para o estudo científico e objetivo das guerras, da paz e dos conflitos.

Ao analisarem as causas das guerras, a primeira constatação a que chegaram os pesquisadores foi de que era imprescindível ir além daquelas ditas *acidentais* ou eventuais, que freqüentemente não passaram de pretexto ou oportunidades para o início das hostilidades; da mesma forma, as causas denominadas *conjunturais* — associadas à área e arredores da massa crítica explosiva — eram ainda insuficientes para a plena compreensão do fenômeno, havendo necessidade de se atingir as causas *estruturais*. Essas últimas, relacionadas às estruturas demográficas, econômicas, sociais, históricas, geográficas, mentais etc. dos grupos políticos envolvidos, é que deveriam conter a chave da explicação, pois era no âmbito daquelas estruturas que se desenvolvia a agressividade coletiva, geradora dos conflitos violentos.

Uma segunda observação foi que as causas, nos três níveis anteriormente mencionados, são múltiplas e, assim como seus efeitos, têm origem nos mesmos domínios demográficos, técnicos, econômicos, social, geográfico, histórico e mental. Entretanto — e neste ponto reside provavelmente a base do original raciocínio de Bouthoul adiante comentado — parecia claro que era relativamente mais fácil descobrir os efeitos de um conflito do que as suas causas. Por outro lado, a complexidade dos fenômenos históricos, que diferentemente daqueles físicos ou biológicos, não podem ser isolados de todos os outros, é tal que nelas uma só causa não pode produzir um fenômeno e um fenômeno produz vários efeitos. Assim sendo, um conflito armado decorre de várias causas, porém com uma dosagem variável de cada uma em cada caso, e vários efeitos, igualmente seguindo uma dosagem variável, sendo essa a especificidade do fenômeno.

Concluíram os autores em pauta serem de difícil identificação, pelo menos em suas dosagens, as causas dos conflitos. Contudo, seus efeitos eram mais claros, em alguns casos até passíveis de quantificação, como o número de baixas, transferências de territórios etc., podendo, por conseguinte, as funções desempenhadas pelos conflitos serem deduzidas dos efeitos provocados.

As cinco funções abaixo foram identificadas por Bothoul e Carrère nas guerras estrangeiras (entre Estados) e civis:

a) Uma função lúdica de jogo, em que os casos mais típicos foram as guerras dos príncipes do século XVIII;

b) Uma função de especulação de um ganho. Representa a esperança ou ilusão de que a guerra trará ganhos importantes em relação às perdas aceitáveis. Um exemplo recente poderia ser a invasão do Kuwait pelo Iraque em 1990;

c) Uma função de reversão ou de consolidação de poderes internos ou de poderio externo. A meu juízo, é o caso da invasão das Ilhas Malvinas em 1982, que foi visualizada pelos líderes militares argentinos como oportunidade de reverter o quadro interno desfavorável e consolidar o poder das Forças Armadas. Por outro lado, a Guerra do Golfo, em 1991, em meu entendimento, foi a ocasião propícia para a consolidação do poder militar hegemônico norte-americano na nova conjuntura internacional que emergiu das mudanças em andamento na então União Soviética;

d) Uma função de troca das estruturas existentes, que, em meu ponto de vista pessoal, foi exemplo a Guerra do Paraguai (1864-1870), ao fim da qual a nação guarani foi estrutural e radicalmente modificada; e

e) Uma função de destruição demoeconômica. No entender de Bouthoul e Carrère, foi ainda a Guerra do Paraguai o caso mais contundente, em razão de ter sido a população paraguaia reduzida a menos de um terço da existente antes do conflito.

É importante ressaltar, todavia, que são raros os casos puros de guerras que se comportam exclusivamente segundo algum dos tipos acima descritos. Uma guerra, usualmente, possui várias causas, desempenha algumas funções e promove inúmeros efeitos.

TIPOLOGIA DOS CONFLITOS

Com base nessas constatações, Bouthoul e Carrère produziram uma tipologia para conflitos, agrupando-os segundo níveis crescentes de violência. A classificação proposta teria que atender a diversos condicionamentos, entre eles: ser

QUADRO 1
ENSAIO DE TIPOLOGIA DOS CONFLITOS
 (na ordem decrescente de violência)

NOME (liminares de agressividade: A.... F)	TIPO	EXEMPLOS
I — ULTRACONFLITOS F (interestado ou intraestados)	• Guerra Nuclear ou A.B.C.	Nenhum até o presente
II — MACROCONFLITOS		
1. Interestados		
a) Mundial E	• Guerras estrangeiras ou interiores com dimensão mundial	1939-1945
b) Superestados	• Uma organização ou um grupo internacional	Coreia Congo
c) Transestados D	• Guerra ocasiona revolução	1914-1918
d) Interestado (simples)	• Guerra estrangeira limitada ou conflitos graves	Etiópia 1935
e) Pré-coloniais	• Conquistas coloniais	Madagascar 1894
2. Intra-estados		
f) Superestados C	• Guerra interior ocasionando guerra exterior	Bangladesh 1971
g) Intra-estados (simples)	• Guerra interior limitada	Revolução de 1930
h) Intracoloniais	• Contestação colonial	Guerra da Indochina
III — PRÉ-ESTADOS	• Guerras tribais ou feudais	
IV — MICROCONFLITOS B		
i) Intra-estados	• Incidentes de fronteira	Oussouri 1969
j) Interestados	• Confrontos esporádicos com choques e violências	Dacca 1970
V — INTRACONFLITOS A (sem violência)		
k) Interestados	• Pequenas crises internacionais	Crise de Agadir
l) Intra-estados	• Greves sem choques	

FONTE: G. Bouthoul & R. Carrère.

suficientemente geral para cobrir casos passados e atuais, em toda sua escala de violência, sendo igualmente, aberta, de modo a acolher os novos casos previsíveis e possíveis de ocorrer. Deveria, também, ser bastante precisa para distinguir as diferentes espécies e subespécies, e flexíveis para admitir os conjuntos, pois a diversidade dos casos é tal que as categorias não são rigorosamente distintas.

A tipologia básica abrange os tipos: intraconflitos, microconflitos, pré-estados, macroconflitos e ultraconflitos, estando apresentada com maior detalhamento no Quadro 1.

Finalmente, a análise detalhada procedida pelos sociólogos franceses nos 366 casos estudados, possibilitou uma inferência capital: os conflitos violentos, por sua natureza e diversidade, espelham as especificidades das sociedades envolvidas e contribuem para as suas transformações. São as guerras, assim, agentes transformadores da sociedade, podendo-se concluir pela existência de uma seqüência evolutiva natural representada pelo processo dinâmico: sociedades existentes — conflitos específicos — sociedades transformadas.

ELEMENTOS DEMOGRÁFICOS DA GUERRA

Tendo Bouthoul constatado a dificuldade de identificar as causas incontestáveis da guerra, concluiu que sua atenção deveria incidir sobre seus efeitos, isto é, sobre as modificações que a guerra provoca nas estruturas sociais.

Entre estas, a mais óbvia é a estrutura demográfica, por serem as guerras lutas homicidas entre grupos organizados. Por isso, todas as guerras comportam efeitos demográficos.

Por outro lado, as guerras podem ser incluídas entre as instituições voluntárias de destruição — diferentemente das involuntárias como pestes e cataclismas —, ou seja, aquelas que tendem tanto a impedir os nascimentos como a diminuir o número de vivos.

Em terceiro lugar, observou que em todas as guerras as perdas diretas consistem, essencialmente, na morte de homens jovens. Identificou Bouthoul esse fato como permanente e resultante de uma tradição militar antiga e generalizada dos mais jovens absorverem o impacto inicial dos conflitos, intervindo os mais velhos à medida que aqueles contingentes se esgotam.

Identificados esses fatos, concluiu o sociólogo francês que as guerras desempenham uma função social que denominou *relaxamento demográfico*, caracterizada pela acumulação, numa sociedade de um capital humano, do qual, em determinado momento, é bruscamente expelida uma parte.

Um segundo efeito demográfico observado foi a queda da natalidade durante os conflitos, verificada em estatísticas de nascimento na Europa no período de 1751 a 1945.

O terceiro efeito percebido foi o da modificação da estrutura demográfica decorrente da mortalidade dos homens jovens, resultando na alteração da proporção dos sexos nas populações e modificações na pirâmide de idades.

Feitas essas constatações, em um raciocínio original, Bouthoul procurou atingir as causas da guerra percorrendo o caminho inverso da ocorrência do fenômeno, ou seja, a partir dos seus efeitos, passando pelas funções. Como consequência, concluiu, de forma neomalthusiana, que se uma população gera um grande excedente de jovens disponíveis, relativamente às tarefas econômicas in-

dispensáveis, tal excedente — se não existirem outras saídas, como a migração — gerariam uma *predisposição instigadora*, que se aplicaria ao impulso guerreiro. A essa condição da estrutura demográfica denominou de *estrutura explosiva*. Tal situação desequilibrada reflete-se na psicologia, favorecendo o surgimento de idéias belicosas, incita à turbulência, à intransigência e embota o instinto de conservação, induzindo a uma agressividade coletiva. Assim, sendo, o excesso de homens agrava o desemprego, tende a fazer aumentar a delinqüência e a criminalidade, e nutre a inquietação e a agressividade. A guerra provoca, em tais sociedades, um relaxamento demográfico que restabelece o equilíbrio anterior.

Bouthoul, entretanto, via nessa *inflação demográfica* a única causa para a guerra, nem esta como instrumento isolado do relaxamento demográfico. Identificou, igualmente, o infanticídio direto ou indireto (maus tratos, falta de cuidados, emprego extensivo de mão-de-obra infantil), o monaquismo e a castração — estes últimos impedindo a reprodução —, as epidemias, entre outros, como agentes provocadores da distensão. Concluiu que o “superpovoamento não conduz necessariamente à guerra; tende apenas a pôr em marcha as instituições destrutivas. A guerra é uma dessas instituições”.

ELEMENTOS ECONÔMICOS DA GUERRA

Os aspectos econômicos da guerra foram objeto de análise do pensador francês, que abordou, entre muitos outros: a necessidade dos beligerantes acumularem previamente recursos econômicos para enfrentar os conflitos; as possibilidades destes proporcionarem ganhos; o

ataque às fontes produtoras do inimigo, como estratégia; e a função da guerra de contribuir para o pleno emprego.

Entretanto, a parte que nos parece mais importante é a discussão de Bouthoul sobre a importância das causas econômicas. Inicialmente, ele nos afirma ser imprescindível ter-se certeza de que os deslocamentos de riquezas provocados pela guerra não foram meras conseqüências, mas sim, o elemento determinante da gênese do conflito. Argumenta que somente se pode assegurar que uma guerra teve causas econômicas se tiver incidido *somente* sobre questões econômicas (grifo nosso). Nega, igualmente, que os industriais — à exceção dos metalúrgicos — tenham interesse na guerra. Cita Keyserling, afirmando ser “muito raro na História que o poder político, e até a influência, pertençam às classes mais ricas”. Afirma, também, que “a cobiça ou necessidade de bens econômicos nunca se manifesta por impulso irresistível”, e, finalmente, conclui que “os fatos econômicos parecem estar a serviço dos instrumentos da guerra; o inverso não parece verdadeiro” (1:340).

Todas as conclusões e afirmações de Bouthoul nos parecem passíveis de discussão, o que, no entanto, deixará de aqui ser feito dadas às limitações próprias deste trabalho. Contudo, nos parece essencial assinalar que a conclusão de serem os fatos econômicos, basicamente, efeitos das guerras, e não suas causas, se constituir em negação de sua própria metodologia empregada no estudo dos elementos demográficos. Aparentemente, essa incoerência científica está associada à época em que foi elaborada a obra de Bouthoul — dominada pelo antagonismo ideológico do confronto leste-oeste — tendo aquele autor tentado negar o pilar mestre da concepção marxista-materialista da História.

Bouthoul e Carrère especularam sobre o futuro a partir do período de 1740 a 1974, concluindo que se os fatores que dirigiram os trinta anos posteriores a 1945 se mantiverem constantes, os conflitos esperados até o ano 2000 se assemelham aos dos últimos trinta anos. Entretanto os autores vislumbraram quatro mudanças importantes que surgem carregando potencial para alterar sua previsão anterior. São elas: as inovações tecnológicas; a acentuação dos desequilíbrios demo-econômicos; a precariedade do equilíbrio nuclear; e a conscientização da humanidade da ameaça global representada pelo esgotamento dos recursos vitais e pela poluição da biosfera.

As inovações técnicas poderão provocar modificações no equilíbrio e relacionamento de forças. A superpopulação miserável poderá originar conflitos internos e um amplo conflito Norte-Sul, bem como vastas infiltrações desordenadas de populações imigrantes. A precariedade do equilíbrio nuclear poderia ser ainda mais abalada pela proliferação indiscriminada de armas nucleares, fora do controle dos principais homens de Estado, conscientes de suas responsabilidades. A ameaça global agiria no sentido de inibir as guerras pela conscientização da espécie humana da existência de um inimigo mais perigoso que os antigos inimigos interiores àquela espécie.

Com base nessas constatações, os autores concluem que tais modificações podem e devem tender a substituir o mais possível a guerra por substitutos menos perigosos, na medida em que esse sentido mundial de humanidade asseguraria sua sobrevivência pelo mais longo tempo possível (2:150).

Parece evidente que Gaston Bouthoul e René Carrère representam um pensamento neomalthusiano, que pode ser observado pelo destaque que o elemento demográfico desfruta na análise contida nas duas obras em pauta. Na abordagem das funções da guerra ressalta a importância que Bouthoul atribui aos aspectos demográficos, que chega a levá-lo à inferência de funcionarem os conflitos armados como exutórios demográficos necessários ao restabelecimento da situação de equilíbrio temporariamente rompida pela superpopulação de elementos jovens dentro de sociedades que não possuam condições de absorvê-los nas atividades produtivas.

Por outro lado, o mesmo elemento ressurge nas apreensões dos dois autores quanto a possíveis mudanças no panorama futuro da humanidade, capazes de provocar ruptura no quadro mundial que caracterizou os 30 anos que se seguiram ao término da Segunda Guerra Mundial. Interessante notar que na abordagem prospectiva realizada, os pensadores franceses anteciparam em meados dos anos 70 as infiltrações desordenadas de populações imigrantes, que se constitui, atualmente, em preocupação concreta nos países da Europa Ocidental, como atesta a recente e famosa obra *O império e os novos bárbaros*, de J. C. Rufin. Tais migrações já começam a gerar *estruturas explosivas*, configuradas pelo fortalecimento dos grupos neonazistas alemães e da extrema direita francesa.

No âmbito interno do Brasil, já podem ser observados sinais dos conflitos internos previstos por Bouthoul e Carrère, devido ao excedente de jovens sem perspectivas no mercado de trabalho, inclusive com a ocorrência, nos grandes

centros urbanos, do aumento da criminalidade e dos infanticídios, por eles mencionados. Considerando-se que superpopulação não é uma mera relação entre área e população, mas sim, entre capacidade produtiva da nação e população, pode-se concluir que o Brasil apresenta, atualmente, características de país superpovoado. De nada adianta a nação dispor de imensos espaços por ocupar se não forem propiciadas condições adequadas a um povoamento produtivo. O resultado da inexistência dessas condições é a migração que se observa há décadas para os centros urbanos produtivos. Evidentemente, tal quadro pode ser modificado, porém envolve alterações substanciais na distribuição da riqueza nacional e também o expressivo aumento desta, pois a renda per capita do país ainda é sensivelmente baixa.

Pode-se observar a tentativa de otimismo dos autores ao mencionarem a ameaça global que paira sobre a Humanidade como um possível fator inibidor de futuras guerras. Até o momento não parece claro que essa consciência tenha tomado conta dos principais líderes políticos do mundo. Ao contrário, na recente Reunião de Cúpula da Terra (Earth Summit — 92), o líder da maior potência mundial negou-se a assinar o Tratado sobre a Biodiversidade, como a indicar que os assuntos ambientais ainda não ocupavam posição de destaque em suas preocupações. Além disso, a meu juízo, há sinais de que as principais potências do globo pretendem utilizar politicamente a questão ambiental para dificultar o desenvolvimento dos países do Terceiro Mundo, de modo a cristalizar a atual estrutura de poder.

Quanto à não proliferação de armas nucleares, é provável que se constituísse em preocupação sincera e desinteressada

dos autores, mas é indiscutível que representa outra forma de cristalização de poder utilizada pelas potências centrais.

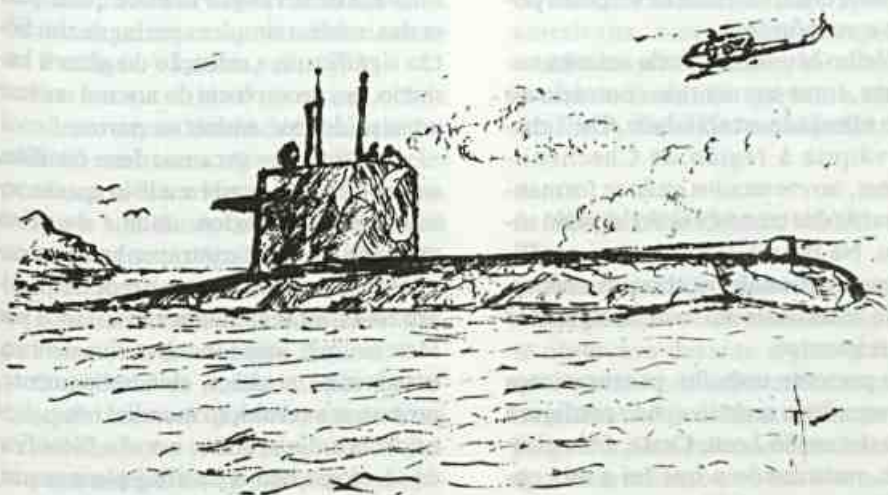
Se inovações técnicas ainda não chegaram a provocar modificações no equilíbrio de forças, é incontestável que inovações nos processos produtivos vêm desenvolvendo potencial de conflito, na medida em que os países da bacia do Pacífico ocupam espaços comerciais dos Estados Unidos da América e dos países da Europa ocidental. O fim da ameaça de holocausto nuclear, tão temido à época de Bouthoul, trouxe, por seu turno, o afloramento de contenciosos, no campo econômico, entre os norte-americanos e seus parceiros europeus, que eram sublimados no período da guerra fria. Alguns autores, como Shintaro Ishiara, consideram provável que o próximo século seja caracterizado por guerras econômicas.

É importante ressaltar que as conclusões de Bouthoul sobre a importância das causas econômicas das guerras é a parte mais frágil de sua obra aqui estudada, sendo mais condenável por não ter guardado coerência com a metodologia utilizada na análise dos elementos demográficos, nem justificado seu abandono.

Finalmente, cabe observar que o mundo vislumbrado por Bouthoul e Carrère, destituído de guerras, não parece ainda estar próximo, e muito menos a pretendida solidariedade da espécie humana. A atual *Pax Americana* não difere muito das antecessoras *Pax Romana* e *Pax Britânica*, efêmeras e garantidas enquanto perdurou a situação de indisputável preponderância de uma potência sobre as demais. É possível, ainda que seja forçoso reconhecer a contragosto, que a guerra se constitua em fenômeno natural à espécie humana, assim como é entre as formigas e outros insetos (1:301). Mas isso é um ponto que demandaria pesquisas e reflexões mais profundas.

BIBLIOGRAFIA

1. BOUTHOU, Gaston. *O fenômeno guerra*. Lisboa, Estudos Cor, 1966.
2. BOUTHOU, Gaston & CARRÈRE, René. *O desafio da guerra: dois séculos de guerra, 1740-1974*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1979.
3. KONSTANTINOV, F.V. *Teoria materialista da História*. Rio de Janeiro, Editora Equipe, 1969.
4. LIDER, Julian. *Da natureza da guerra*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1987.
5. PLEKHANOV, G. *A concepção materialista da História*. Rio de Janeiro, Editorial Vitória, 1963.
6. WRIGHT, Quincy. *A guerra*. Rio de Janeiro Biblioteca do Exército, 1988.



A DISTENSÃO DO CONFLITO LESTE X OESTE E SUAS IMPLICAÇÕES NO CENÁRIO POLÍTICO-ESTRATÉGICO MUNDIAL

EDÉSIO TEIXEIRA LIMA JÚNIOR
Capitão-de-Corveta (IM)

(Curso Superior de Guerra Naval)

O que aconteceu ao sonho de um mundo mais seguro, harmonioso e cooperativo com o fim da guerra fria e o colapso do sistema comunista?

A Nova Ordem Internacional apresenta-se como uma figura da retórica, pois o que realmente contemplamos na atualidade é a regionalização de blocos de poder e o acirramento de disputas políticas e econômicas.

O Velho Mundo, livre da ameaça comunista, toma um sentido contrário ao da tão almejada estabilidade. Da Tchecoslováquia à região de Checheno-Ingushet, novos estados estão se formando a partir dos escombros do império soviético. Na Bósnia-Herzegovina, conflitos étnico-nacionalistas chocam a comunidade internacional com sangrentos acontecimentos.

No presente trabalho procuraremos compreender o mundo que se configura com a distensão Leste-Oeste. Primeiramente, recordando o que foi a luta entre o Oriente e o Ocidente; em seguida, abordaremos o que vem a ser chamado de A Nova Ordem Mundial, ressaltando os pólos de poder que se organizam no campo político-econômico-militar e buscando, ainda, identificar os focos de tensão nesse novo ambiente.

Finalmente, ao concluirmos, tentaremos caracterizar o cenário político-estratégico mundial que se delinea no futuro.

O CONFLITO LESTE X OESTE

A luta entre o Oriente e o Ocidente, retratada em sua essência pela guerra fria travada entre as duas grandes potências do século XX — os Estados Unidos da América (EUA) e a União Soviética (URSS) —, envolveu o mundo numa atmosfera de terror por mais de quatro décadas, onde o simples apertar de um botão significaria a extinção do gênero humano, em decorrência do arsenal nuclear construído por ambas as partes.

Ao buscarmos as causas desse conflito, somos levados a compreendê-lo apenas pelo aspecto ideológico, onde a doutrina marxista-leninista contrapunha-se ao capitalismo por meio de uma rede de partidos comunistas apoiados e insuflados por Moscou, que, atuando subversivamente e, em algumas ocasiões, clandestinamente, pregavam a revolução mundial nos países ocidentais. Entretanto, o apelo filosófico da ideologia não o justifica plenamente, existem razões geopolíticas, econômicas, históricas e culturais, que, se não forem consideradas, não permitirão a explicação de certos movimentos expansionistas russos e norte-americanos, como, por exemplo, a anexação dos países bálticos e a intervenção americana no Caribe e na América Central.

A bipolaridade estabelece-se com o término da Segunda Guerra Mundial, apresentando como cenário uma Europa

dividida em função do posicionamento estratégico de forças russas e aliadas, decorrência dos acordos firmados em Yalta e Potsdam. A Cortina de Ferro, identificada por Winston Churchill, cerra-se entre o Oriente e Ocidente, trazendo, de imediato, para o domínio soviético, sete países da Europa oriental: Albânia, Bulgária, Hungria, Polônia, Alemanha Oriental, Iugoslávia e Romênia.

Logo em seguida, em fevereiro de 1948, um golpe comunista traz a Tchecoslováquia para a área de influência soviética. A reação do Ocidente é incontínente: 12 nações lideradas pelos EUA criam a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) com o propósito de deter a expansão comunista. A resposta militar soviética formaliza-se na década seguinte com o estabelecimento do Pacto de Varsóvia, em 1955.

Os anos críticos da guerra fria localizam-se na década de 50 e início dos anos 60, como se a espada de Dâmoçles pendesse sobre a Humanidade, sustentada por um tênue fio, cuja resistência encontrava-se no *equilíbrio do terror* determinado pela dissuasão proporcionada pelas estratégias ocidentais da retaliação maciça e da resposta flexível.

O período de confrontação Leste-Oeste foi marcado pela disputa de áreas de influência em todos os pontos do globo, que assegurassem posições vantajosas para ambas as partes em suas ambições geopolíticas. Nesse contexto, além da ajuda econômica o bloco comunista soube explorar com bastante habilidade a luta pela libertação colonial que ocorria em vários países africanos e asiáticos, identificando os EUA com as potências colonialistas européias.

A crise dos mísseis cubanos, em 1962, quase levou os dois países à guerra nuclear. A proximidade de tal catástrofe

contribuiu para o arrefecimento da guerra fria e começo da distensão. A partir deste marco, inicia-se um longo período de negociações sobre a não proliferação de armas nucleares, redução de experiências nucleares na atmosfera e limitação no número de armas estratégicas de destruição em massa (os acordos SALT — Strategic Arms Limitation Treaty), além de vários acordos comerciais. As consultas entre as duas superpotências tornam-se frequentes e o planeta respira mais aliviado, apesar de períodos de tensão provocados pela Guerra do Vietnã e pelos conflitos árabe-israelenses.

Ao final dos anos 80, o regime comunista soviético, premido por suas distorções socioeconômicas, esfacela-se, surgindo o neoliberalismo, de inspiração norte-americana, com a doutrina político-econômica predominante, caracterizando o estabelecimento do que vem a ser denominado A Nova Ordem Mundial.

A NOVA ORDEM MUNDIAL

A derrocada do Leste europeu pôs fim a uma situação relativamente estável que se observava durante a guerra fria, na qual os atores coadjuvantes no cenário internacional possuíam algum poder de barganha para defender seus interesses, apoiando um ou outro dos blocos de poder. O momento atual ainda se apresenta indefinido, existindo um jogo de forças políticas, econômicas e militares interagindo na busca de um ordenamento balanceado.

Nesse mundo em transição, somente um país possui a capacidade de impor seus interesses, graças ao seu poderio econômico e a uma formidável máquina militar. Essa potência são os Estados Unidos da América, que, ao tentar im-

por a *Pax Americana*, o faz com certa arrogância. A Guerra do Golfo foi uma demonstração da nova postura estratégica norte-americana, na qual a Organização das Nações Unidas (ONU) mostrou-se como o escudo de legitimidade de suas ações.

Acredito que essa primazia deve ser vista com preocupação por países periféricos como o Brasil, Argentina e Índia, que já se encontram num razoável patamar de desenvolvimento e dotados de convicções próprias no campo das relações entre estados. Recente divulgação pelo periódico *Executive Intelligence Review (EIR)* comenta a existência de um plano do Departamento de Estado norte-americano com o intuito de debilitar as Forças Armadas da América Latina, principalmente as do Brasil e da Argentina, visando reforçar a influência no subcontinente e assegurar aos Estados Unidos o papel de guardião supremo dos valores democráticos do planeta. (6:20)

Todavia, será no continente europeu e no Extremo Oriente onde surgirão composições político-econômico-militares que desafiarão a supremacia norte-americana.

A unificação européia, em vias de ratificação pelo Acordo de Maastricht, já é uma realidade político-econômica com um mercado em potencial de 320 milhões de consumidores, apesar da resistência dinamarquesa à aparente perda de soberania, com o surgimento do superestado europeu. A tendência é a adesão de outros países à Comunidade Européia: Áustria, Suíça, Suécia e Finlândia já se manifestaram nesse sentido.

Sob o aspecto estritamente militar, a criação do Euro Corps, formado, inicialmente, por uma divisão blindada francesa e duas brigadas mecanizadas alemãs, constituirá o núcleo de uma força de defesa européia independente, certamente sob a égide da União Européia

Ocidental, minando pouco a pouco a OTAN e, conseqüentemente, a presença militar norte-americana na Europa.

Em direção mais ao leste, encontramos a Rússia na liderança da Comunidade dos Estados Independentes (CEI), empenhada na sua reconstrução econômica e, ainda, detentora de um colossal poderio nuclear. A Rússia ao suplantar suas contradições socioeconômicas, resolver as questões étnicas e de nacionalidades, e desfazer a imagem de desconfiância que ainda possui perante o mundo capitalista, constituir-se-á em um outro pólo de poder.

No Extremo Oriente, desponta o Japão como a maior potência econômica deste final de século, contudo, ainda bastante tímido a nível de política internacional, mantendo uma certa submissão aos interesses norte-americanos.

Todavia, o pensamento político japonês vem apresentando mudanças, temperadas por um sentimento nacionalista que lembra o orgulhoso Japão de 1905 ao ser o primeiro povo não branco a derrotar uma potência européia (refiro-me a Tsushima). Tais mudanças são claramente apresentadas por Shintaro Ishihara, um destacado membro da Dieta, que causou uma verdadeira comoção em Washington e na imprensa americana ao publicar o seu livro — *O Japão que sabe dizer não* — em agosto de 1989.

O Japão, sem dúvida, procurará expandir sua influência pelo Pacific Rim impulsionado pela força de sua economia. Tanto a China quanto a Rússia estão condicionadas pela devolução das Kurilas e poderão tornar-se importantes parceiros comerciais do Império do Sol Nascente, com interesses recíprocos pelo desenvolvimento das regiões da Mandchúria e da Sibéria.

Apesar de o Japão situar-se sob o guarda-chuva de proteção norte-americano, uma decorrência da guerra fria, desenvolveu um significativo poderio bélico nos últimos anos (15:34); basta mencionar que o seu orçamento militar é o terceiro do mundo, que, aliado a sua tecnologia e ao caráter de seu povo, já o eleva à categoria de potência militar.

A análise da atual conjuntura mundial não estaria completa se a China não fosse arrolada como um pólo de poder em afirmação. Apesar de ainda se manter comunista, o Império Celeste está consciente de que o crescimento e o desenvolvimento econômico, crucial para um país com mais de um bilhão de habitantes, somente ocorrerá se os dogmas marxistas forem superados, e isto parece estar acontecendo. As reformas econômicas empreendidas por Deng Xiao Ping, desde 1978, consolidadas num programa de quatro modernizações — agricultura, indústria, ciência e defesa —, alcançaram resultados surpreendentes, como uma taxa de crescimento do PNB na ordem de 8% ao ano, que, caso mantida nesse patamar, permitirá que a China ultrapasse o PNB de países como a Itália e a Grã-Bretanha por volta do ano 2000. (8:432)

No campo político, a China ainda não encontrou a sua orientação num mundo em distensão, assumindo posicionamentos do período da guerra fria; vê a sua principal ameaça externa na Rússia e olha para os acenos do Japão com desconfiança, da mesma forma que mantém gélidas relações com a Índia, consequência da guerra travada pelos dois países em 1962. Entretanto, procura estabelecer boas relações com os Estados Unidos, fruto da estratégia de aproximação iniciada no governo Nixon, tentando obter tecnologias e capitais, imprescindíveis para o seu desenvolvimento.

Sob o aspecto militar, a China faz parte do Clube Atômico e possui o maior contingente de forças armadas no mundo, envolvidas num amplo programa de reaparelhamento e reestruturação organizacional.

E quanto aos países do Terceiro Mundo, o que a Nova Ordem lhes reserva?

Creio que as perspectivas não são muito promissoras, principalmente para a América Latina e a África, regiões que, de certa forma, perderam a atratividade que mantinham no período da guerra fria. As atenções do mundo desenvolvido estão voltadas para a Europa, mais especificamente para o Leste europeu, onde se desenvolveram tensões nacionalistas, étnicas e migratórias, capazes de pôr em risco a estabilidade do continente.

Os países em desenvolvimento, carentes de capitais e tecnologia, ficarão à mercê do interesse do Primeiro Mundo, sob pressões econômicas, políticas, ecológicas e, em algumas ocasiões, militares. Veremos a reedição dos *povos mudos do mundo*, tão bem caracterizados por Sukarno na Conferência de Bandung, em 1955.

O Grupo dos Sete, provavelmente já acrescido da Rússia, buscará conter o Terceiro Mundo, num autêntico conflito Norte-Sul, apregoado por muitos como o substituto da rivalidade Leste-Oeste. O Sul, devido à explosão demográfica e ao aproveitamento desordenado de seus recursos naturais, será visto pelo Primeiro Mundo como uma grande ameaça ao Norte desenvolvido.

FOCOS DE TENSÃO NO CENÁRIO POLÍTICO-ESTRATÉGICO MUNDIAL

O fim da guerra fria e o colapso do comunismo estão transformando a Eu-

ropa numa das regiões mais instáveis do planeta. Os sangrentos ódios étnico-nacionalistas que mancharam a Europa por séculos e que haviam sido supostamente sepultados em Versalhes ao término da Grande Guerra, renasceram com força após o esfacelamento do império soviético.

Inúmeros ressentimentos vieram à tona nos países fronteiriços à Rússia, nos quais vivem cerca de 25 milhões de russos étnicos. Conflitos como os da Moldávia, onde a região do Dniester aspira por sua separação, poderão levar à intervenção militar da Rússia em defesa de seus compatriotas, com conseqüências imprevisíveis no âmbito internacional.

As atrocidades que vêm ocorrendo na ex-Iugoslávia, até então julgadas pelos europeus como exclusivas de continentes menos civilizados, poderão levar à intervenção militar de uma força multinacional sob a orientação da Conferência sobre Segurança e Cooperação na Europa (CSCE); inclusive, já se cogita em transformá-la num supercomando militar composto por tropas da OTAN e do extinto Pacto de Varsóvia. Bush e Yeltsin defenderam essa proposta na Carta de Washington, recentemente assinada por ambos.

A luta que ameaça, por mais uma vez, mudar o mapa europeu com o redesenho de fronteiras para unir grupos étnicos separados ou corrigir injustiças históricas, poderá tomar uma conotação mundial caso na África reacendam-se os antigos conflitos tribais, latentes pelas linhas fronteiriças impostas pela libertação colonial.

Outro foco de tensão mundial reside na expansão do fundamentalismo islâmico — única corrente verdadeiramente ideológica da atualidade — na direção das ex-repúblicas muçulmanas soviéti-

cas: Usbequistão, Cazaquistão, Tadjiquistão, Turcomênia, Quirquístão e Azerbaijão.

O avanço do Islã, cujo perigo encontra-se no radicalismo e no fanatismo popular causado pela incapacidade de definir os limites entre a religião e a política, reeditará o movimento xiita iraniano na tentativa de criar uma república islâmica nos povos de cultura árabe, estendendo-se desde o Adriático até a longínqua Mongólia, onde não faltarão os ataques ao Ocidente, particularmente aos Estados Unidos e aos países europeus, que possuem interesses vitais na conturbada região.

No novo cenário, que se descortina com o surgimento de pólos de poder, inevitáveis atritos ocorrerão em função de interesses econômicos, pano de fundo permanente dos conflitos entre nações.

Já se fala da existência de um Conflito Ocidente-Ocidente, devido à grande incapacidade de se estabelecer um sistema aberto de comércio mundial, ganhando força a divisão em blocos regionais comerciais.

Nessa disputa, aparecem como principais protagonistas os Estados Unidos, a Alemanha e o Japão. O primeiro, em relativa decadência moral e econômica, lutará para manter-se influente no mundo; o segundo dominará a Comunidade Européia e lutará pelo seu almejado *lebensraum*; e o terceiro, por necessidade histórica de afirmação como um povo superior e detentor de uma economia de característica global, lutará por sua hegemonia.

CONCLUSÃO

Por quase meio século convivemos com o perigo de uma guerra mundial que ameaçava a existência da própria Hu-

manidade. Hoje, paradoxalmente, a distensão Leste-Oeste determinada pelo fim da guerra fria não nos leva a crer que estejamos mais seguros. A tão decantada Nova Ordem Mundial ainda não se configurou; observamos, apreensivamente, um mundo em efervescência político-econômico-militar, com uma generalização de conflitos de baixa e média intensidade, originados por forças até então sufocadas pelo domínio imperial soviético e supostamente esquecidas pela História: conflitos étnicos, nacionalistas e religiosos.

Contrariando Fukuyama, a História não chegou ao seu fim; a formação de blocos de poder — inicialmente econômicos, mas que, fatalmente, transformar-se-ão em político-militares — lembra o equilíbrio obtido com o Congresso de Viena logo após as guerras napoleônicas. Ordenamento que durou um século de relativa paz, repleto de confrontações políticas e disputas econômicas e comerciais entre as potências da época, que resultaram nas duas guerras mundiais do século XX.

A compreensão deste momento histórico em transição pode ser visualizada como um tabuleiro de xadrez representando o mundo, onde os Estados Unidos exercerão o papel do rei, com domínio total sobre o tabuleiro, mas movimentando-se em pequenos deslocamentos determinados pela sua paulatina perda de influência nas questões internacionais.

O Japão atuará como a rainha, com poder suficiente para influir sobre todo o tabuleiro, respaldado pelo vigor de sua economia.

A Europa unificada, sob a liderança alemã, desempenhará o papel dos bispos e dos cavalos, agindo agressivamente na defesa de seus interesses e, em algumas ocasiões de sua conveniência, poderá aliar-se ao rei, num posicionamento defensivo contra os demais blocos de poder.

A China e a Rússia serão representadas pelas torres, com grande potencial, mas atuando na periferia do tabuleiro enquanto resolvem seus problemas internos.

Finalmente, os povos mudos do mundo cumprirão a humilde tarefa dos peões.

BIBLIOGRAFIA

1. ARON, Raymond. *Paz e guerra entre as Nações*. Trad. Sérgio Bath. Brasília, ed. Universidade de Brasília, 1981. Original francês.
2. ———. *Os últimos anos do século*. Trad. Heloisa de Melo Martins Costa. Rio de Janeiro, Editora Guanabara, 1987. Original francês.
3. BASTENIER, M. O Islã abre seu manto pela Ásia. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 17 maio 1992. Internacional, p. 18.
4. BRASIL. Escola de Guerra Naval. FI-219. *Guia para Elaboração de Referências Bibliográficas*. Rio de Janeiro, 1981.
5. ———. *Manual Básico de Redação: Guia para Elaboração de Ensaios*. Rio de Janeiro, 1991.
6. CHIMANOVITCH, Mário. EUA tentam minar poder dos Militares da AL. *Correio Brasiliense*. Brasília, 14 junho 1992. Internacional, p. 20.
7. ISHIHARA, Shintaro. *O Japão que sabe dizer não*. Trad. Raul de Sá Barbosa. São Paulo, Siciliano, 1991. Original inglês.
8. KENNEDY, Paul. *Ascensão e queda das grandes potências*. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro, Campus, 1989. Original inglês.
9. MANN, Jim e Doyle McManur. EUA, Japão e Alemanha disputam primazia. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 5 julho 1992. Internacional, p. 22.
10. MARTIN, Laurence. O mundo pode ficar mais perigoso. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 18 abril 1992. Idéias/Livros & Ensaios, p. 11.
11. MOREIRA, Adriano. *A Comunidade Internacional em Mudança*. São Paulo, Editora Resenha Universitária, 1976.
12. NAISBITT, John e Patricia Aburdene. *Megatrends 2000*. São Paulo, Amara-Key, 1990.
13. RUFIN, Jean — Christophe. *O Império e os novos bárbaros*. Trad. André Amado. Rio de Janeiro, Editora Record, 1991. Original francês.
14. STOESSINGER, John G. *O poder das Nações*. Trad. Jamir Martins. São Paulo, Cultrix, 1978. Original inglês.
15. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *O Brasil e a Nova Ordem Mundial*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1991.

A ESTRATÉGIA NAVAL NO TEATRO DE OPERAÇÕES DO PACÍFICO NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: ESTEVE VÁLIDO O CONCEITO CLÁSSICO DE BATALHA DECISIVA?

“... meu objetivo preciso... uma cerrada e decisiva batalha.”
(Almirante Nelson — 1805)

ANTONIO FERNANDO MONTEIRO DIAS
Capitão-de-Corveta (CA)

(Curso de Comando e Estado-Maior)

INTRODUÇÃO

O mundo incrédulo acordou, nos idos de 1939, quando a Alemanha nazista invadiu a Polônia, dando início àquela que foi chamada de Segunda Guerra Mundial. O conflito, inicialmente desenvolvido no território europeu, alastrou-se por todos os cantos do planeta, arrastando vários povos a uma luta extremamente árdua, que só conheceu o seu fim em 1945.

Dentro desse contexto, pôde-se verificar que, em um dos teatros de operações, o poder marítimo teve importância preponderante sobre as demais expressões do poder, constituindo-se, assim, fator decisivo para a vitória dos países aliados. Esse teatro foi o do Pacífico, o maior e mais difícil teatro marítimo da História.

Nesse cenário eminentemente naval, procurou-se durante o desenvolvimento do tema, tecer comentários sobre a estratégia naval dos países beligerantes, interagindo esse conceito com a concepção estratégica de batalha decisiva. Para melhor elucidar o que foi exposto, fez-se necessário, inicialmente, conceituar e posicionar a estratégia naval dentro da estratégia nacional, bem como enfocar o surgimento e a influência da batalha decisiva no preparo e na aplicação do poder naval.

A ESTRATÉGIA NAVAL

Os interesses e as aspirações de um povo são identificados pela sua elite governante, que identifica os objetivos nacionais a serem alcançados. Para atingir esses objetivos, a política nacional estabelece uma Estratégia, denominada de nacional, que tem como propósito preparar e orientar o poder nacional.

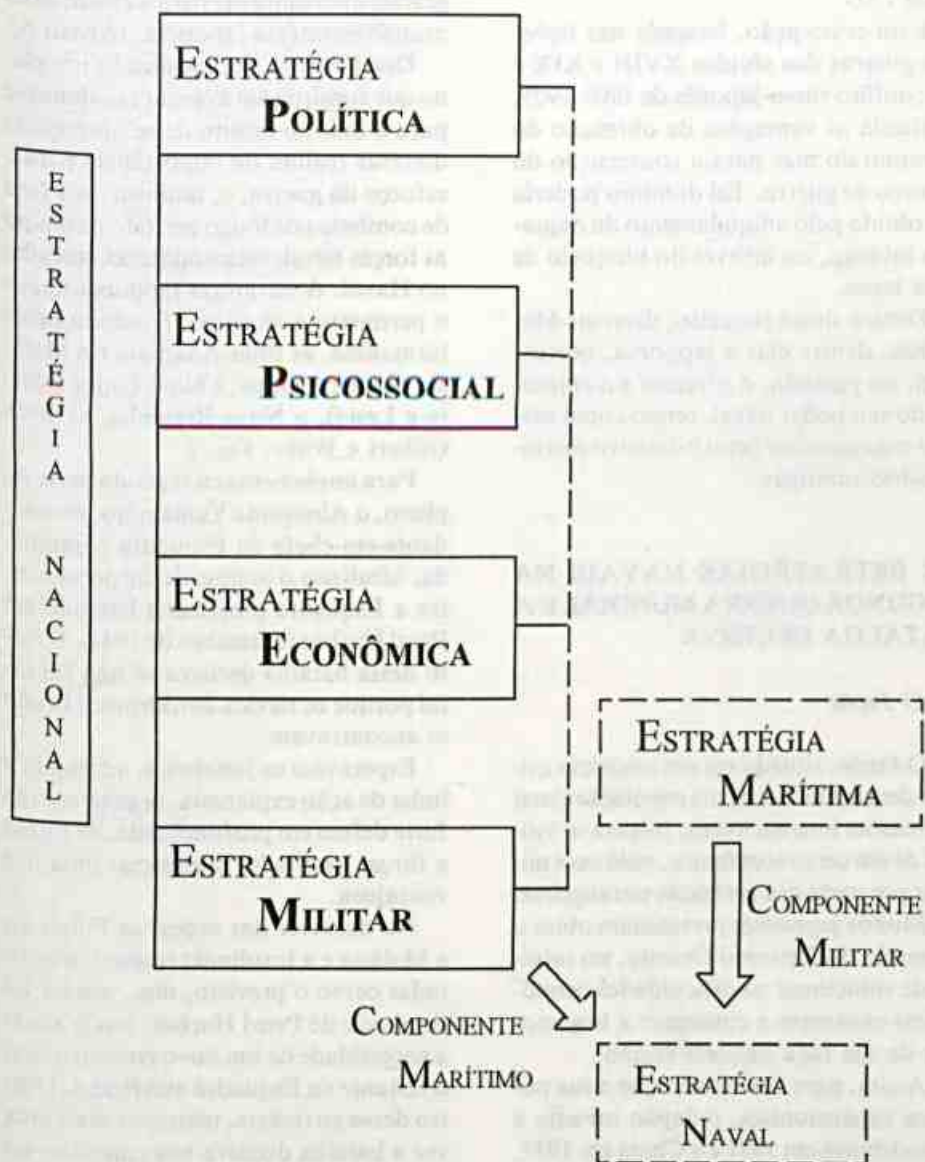
Subordinada à estratégia nacional, situam-se as estratégias mais especializadas, que são as estratégias econômicas, política, psicossocial e militar.

Ao descermos um pouco mais na hierarquia das estratégias, encontramos a estratégia naval, que diz respeito ao “preparo e ao emprego do poder naval, visando à consecução de objetivos nacionais relacionados com o controle e a exploração de áreas marítimas” (2:4-3). Ela tanto pertence à estratégia militar, representada pelo seu componente marítimo, quanto à estratégia marítima, representada pelo seu componente militar. Fig. 1

BATALHA DECISIVA

“Batalha decisiva é o conjunto de ações táticas, onde as perdas e avarias sofridas são de tal monta que incapacitam quem as sofre para qualquer ação posterior significativa.” (3:20)

A ESTRATÉGIA NAVAL E A ESTRATÉGIA NACIONAL



A concepção estratégica naval da batalha decisiva foi idealizada pelo pensador militar norte-americano Almirante Alfred Thayer Mahan em sua obra *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*.

Essa concepção, baseada nas lições das guerras dos séculos XVIII e XIX e no conflito russo-japonês de 1904-1905, enaltecia as vantagens da obtenção do domínio do mar para a consecução do esforço de guerra. Tal domínio poderia ser obtido pelo aniquilamento da esquadra inimiga, ou através do bloqueio de suas bases.

Dentro desse conceito, diversas Marinhas, dentre elas a japonesa, nortearam, no passado, o preparo e o emprego do seu poder naval, tendo como meta o engajamento geral e decisivo das esquadras inimigas.

AS ESTRATÉGIAS NAVAIS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL E A BATALHA DECISIVA

a) O Japão

O Japão, situado em um território exíguo demais em face de sua população e suas pretensões internacionais, julgava-se vítima de um cerco econômico, político e militar por parte das potências estrangeiras.

Muitos japoneses pretendiam obter o domínio do Extremo Oriente, no intuito de solucionar as dificuldades econômicas existentes e conseguir a hegemonia de sua raça naquela região.

Assim, para dar consecução a sua política expansionista, o Japão invadiu a Mandchúria em 1931 e a China em 1937, em busca de matérias-primas necessárias à subsistência de seu povo e à industrialização do país.

Alguns anos mais tarde, os acontecimentos na Europa, que culminaram com os atos de guerra envolvendo as principais nações daquele continente, foram vistos pelos chefes nipônicos como a grande oportunidade para a execução da grande estratégia japonesa. (Anexo A)

Dessa forma, foi idealizado um plano que consistia em avançar rapidamente para o Sul, no intuito de se obterem as diversas regiões de importância para o esforço da guerra, e, também, pôr fora de combate por longo período de tempo as forças navais estadunidenses baseadas no Havaí. A estratégia japonesa fixava o perímetro a alcançar: fronteira indobirmanesa, as Ilhas Adamam e a Malásia, Sumatra, Java, a Nova Guiné (Norte e Leste), a Nova-Bretanha, as Ilhas Gilbert e Wake. Fig. 2

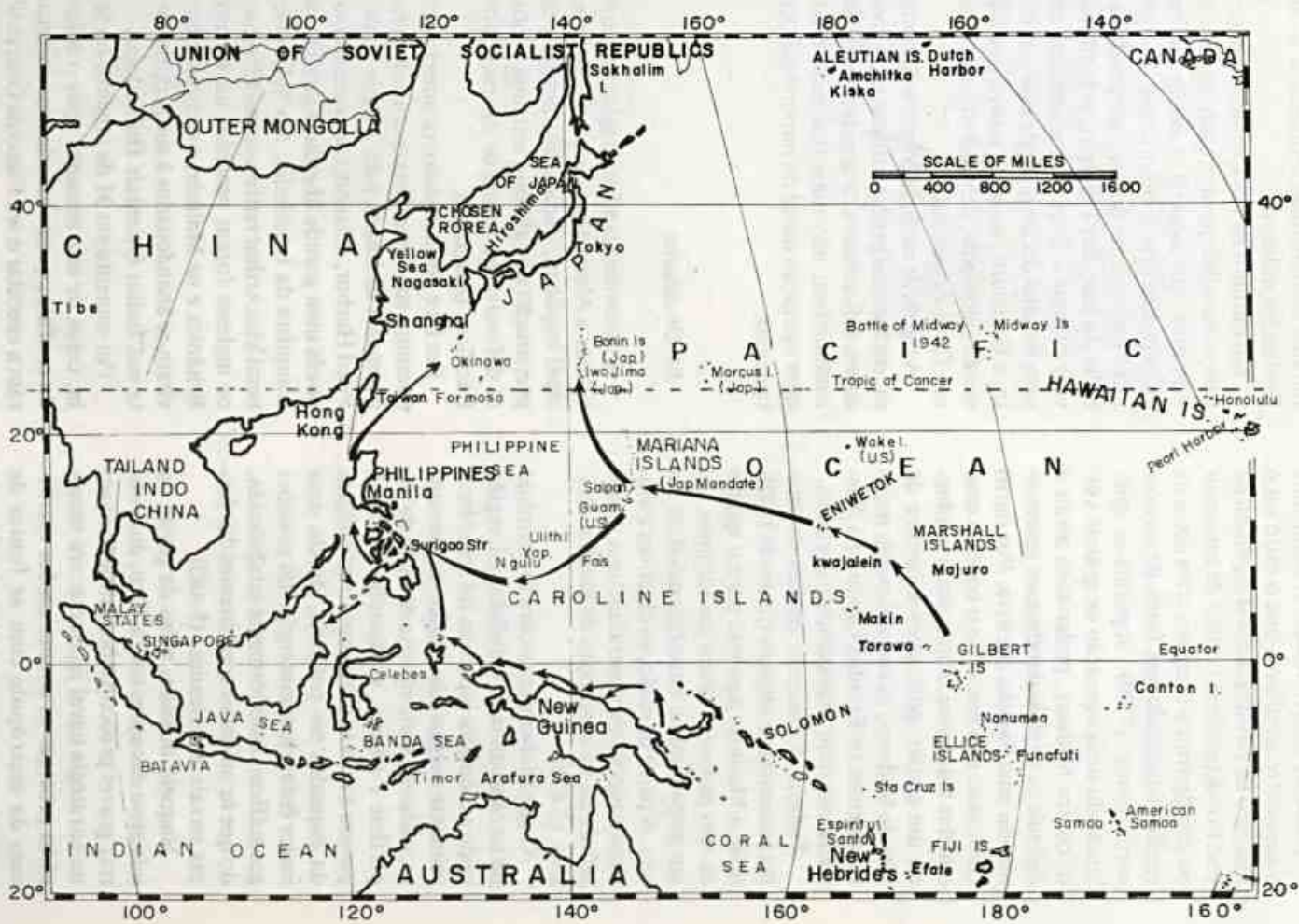
Para implementar a segunda parte do plano, o Almirante Yamamoto, comandante-em-chefe da Esquadra combinada, idealizou o ataque de surpresa contra a Esquadra americana baseada em Pearl Harbor (dezembro de 1941). O êxito dessa batalha decisiva só não foi total porque os navios-aeródromos lá não se encontravam.

Esperavam os japoneses, adotando a linha de ação explanada, organizar uma forte defesa em profundidade, de forma a forçar os aliados a negociar uma paz vantajosa.

No decorrer das ações, as Filipinas, a Malásia e a Insulíndia foram conquistadas como o previsto, mas, apesar do resultado de Pearl Harbor, havia ainda a necessidade de um novo encontro com o restante da Esquadra americana. Dentro dessa estratégia, tentou-se mais uma vez a batalha decisiva nos combates no Mar de Coral, em maio de 1942. Como não foi obtido sucesso, o encontro decisivo ficou transferido para Midway.

TEATRO DE OPERAÇÕES MARÍTIMO DO PACÍFICO

RMB 3º T/93



Naquela oportunidade, o Almirante Yamamoto acreditava que o êxito ou o malogro da estratégia naval japonesa no Pacífico dependeria do fato de conseguir ou não destruir a Marinha americana na região, sobretudo sua força de navios-aeródromos. (7:22). Supunha-se que, lançando uma operação de grande vulto contra Midway, poder-se-ia atrair e destruir os navios-aeródromos americanos em uma batalha decisiva. Por outro lado, caso não houvesse o contato com aquelas belonaves, ainda assim se obteria um ganho, pois, após a captura da Ilha de Midway, as comunicações marítimas entre os Estados Unidos e a Austrália estariam praticamente cortadas.

Todavia, o insucesso japonês na batalha aeronaval de Midway (junho de 1942), onde a Marinha japonesa perdeu quatro de seus melhores navios-aeródromos, foi um golpe duro na estratégia naval do Japão. A partir de então, os objetivos estratégicos nipônicos mostraram uma menor influência na concepção da batalha decisiva. (5.476)

O que Midway começara foi terminado na campanha de Guadalcanal, região onde a esquadra japonesa foi consideravelmente desgastada. Vendo-se, portanto, cada vez mais carente de meio de superfície e aéreos, a Marinha nipônica passou a adotar a concepção estratégica da esquadra em potência, dando uma maior ênfase à manutenção das posições geográficas, anteriormente estabelecida, do que às unidades combatentes das forças navais americanas. (5.480)

Naquela ocasião, além da perda da iniciativa das ações no Pacífico, duas outras graves preocupações influenciavam na estratégia naval japonesa: era necessário proteger as comunicações marítimas da metrópole com as fontes de matérias-primas existentes no Sul; e a

falta de combustíveis aumentava as dificuldades militares.

Em outubro de 1944, impressionados com o desembarque norte-americano nas Filipinas, que isolaria o Japão das regiões produtoras conquistadas, os nipônicos procuraram durante a segunda batalha do mar das Filipinas, pela última vez, engajar a Esquadra americana em uma batalha decisiva. Após esse combate, a Esquadra japonesa estava praticamente aniquilada, deixando de existir como força organizada.

A partir de então, a Marinha japonesa, em face das perdas sofridas e das crescentes dificuldades de abastecimento de combustível, não mais realizaria qualquer operação naval de importância estratégica.

b) *Os aliados*

A determinação Estratégica em considerar a Alemanha como inimigo principal implicou, dada a insuficiência da preparação dos aliados, em uma postura defensiva no teatro de operações do Pacífico. (Anexo B)

Em face dessa decisão, os americanos tiveram a sua força de encouraçados praticamente dizimada pelo ataque contra Pearl Harbor, deixando ao comando japonês uma grande liberdade de ação na conquista da Insulíndia. No Sul, o General MacArthur retirou-se das Filipinas, os ingleses foram vencidos na Bornéu Britânica e na Malásia, e os holandeses viram-se abandonados à sua própria sorte nas Índias Orientais Holandesas.

Foi somente em 31 de janeiro, ou seja, cerca de sete semanas após o início do conflito, que os americanos começaram a executar o seu Plano de Guerra nº 46, que previa um ataque aeronaval con-

tra os postos avançados no Pacífico. Naquela oportunidade, o Almirante Ernest King, Chefe de Operações Navais da Marinha americana, definiu muito bem a situação vigente, em face da escassez de navios e aeronaves: "faça o que puder com o que tem". (7:27)

Semelhante ao que aconteceu com a Marinha japonesa após a sua derrota em Midway, a estratégia naval dos Estados Unidos, na sua contra-ofensiva, preocupou-se com a obtenção de posições geográficas vantajosas, de onde o poder aeronaval pudesse atuar, de forma a assegurar o controle de áreas marítimas de interesse.

Assim, os chefes aliados conceberam um plano de invasão, através de duas frentes principais: (1:16)

— uma, partindo do sudoeste, sob o comando do General MacArthur, devia subir as Ilhas Salomão e a costa da Nova Guiné para alcançar as Filipinas; e

— outra, sob as ordens do Almirante Nimitz, devia seguir as Gilbert, as Marshall e as Marianas. Em seguida, as forças americanas deviam concorrer para o assalto às Filipinas. Somente após a conquista dessas ilhas seria empregada a marcha para o Norte, com o propósito de atacar diretamente o Japão. Fig. 2

Na longa luta de volta às Filipinas, foi adotada a estratégia naval da ação indireta, através do *salto* das posições avançadas japonesas, deixando as guarnições locais privadas de suprimentos e isoladas estrategicamente. (8:343)

Durante toda a campanha naval no Pacífico, a ação dos navios-aeródromos e dos submarinos americanos foram de preponderante importância para o sucesso da estratégia aliada, e o conseqüente desenrolar da guerra. Os primeiros mantiveram os campos de aviação e a esquadra japonesa sob constantes ataques ae-

ronavais, enquanto que os segundos afundaram grande quantidade de navios de guerra inimigos e, principalmente, contribuíram para a destruição da Marinha Mercante nipônica.

CONCLUSÃO

O teatro de operações marítimo do Pacífico na Segunda Guerra Mundial foi palco de estratégias navais que variaram de acordo com o desenrolar das operações no mar.

Inicialmente, a Marinha japonesa, fortemente influenciada pelas idéias de Mahan, tentou colocar fora de ação por longo tempo a esquadra norte-americana sediada em Pearl Harbor, por meio de uma batalha decisiva. Tal intento, entretanto, não foi totalmente coroado de êxito porque os grandes navios-aeródromos lá não estavam presentes.

A estratégia aliada, por sua vez, considerava a Alemanha nazista como o inimigo principal e, conseqüentemente, o teatro do Atlântico tinha prioridade em relação ao do Pacífico. Essa decisão mostrou-se válida e acertada ao final da guerra; porém implicou, no início das hostilidades, dada a insuficiência da preparação americana, em uma estratégia naval defensiva naquele teatro marítimo. Mas se tal estratégia era perfeitamente justificada, uma organização melhor, um comando único e um plano comum tê-la-iam mais eficiente.

A seguir, os ensinamentos colhidos na batalha aeronaval do Mar de Coral e, posteriormente, no importante combate travado em Midway, onde os navios de superfície não vieram a ser empregados em ações de superfície, ficando a cargo dos aviões e, em menor escala, dos submarinos os danos causados ao oponente, con-

tribuíram de uma forma acentuada para a evolução das estratégias navais no Pacífico. Isso era perfeitamente entendível, pois Mahan, no final do século XIX e início deste século, ao analisar a importância da batalha decisiva, não havia considerado os poderes aéreo e terrestre em conjunto com o poder naval.

Em decorrência, o progresso da arte da guerra indicava, com precisão, que as concepções estratégicas do passado teriam de adaptar-se a essa nova realidade.

Realmente foi o que aconteceu, o Japão enfraquecido pelas sucessivas derrotas passou a adotar uma estratégia naval semelhante à americana, que se baseava na conquista de posições geográficas estratégicas.

Por fim, a análise realizada demonstra que o conceito clássico da batalha decisiva, enunciado por Mahan, esteve presente na Marinha japonesa, enquanto essa pôde fazer frente à Esquadra americana. Já a Marinha estadunidense do Pacífico, comandada pelo Almirante Nimitz, jamais se preocupou com essa concepção estratégica, preferindo a adoção de um método de desdobramento que não deixava de ser uma variante da estratégia da ação indireta.

ANEXO A

A ESTRATÉGIA JAPONESA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A Estratégia do Japão pretendia aproveitar-se da guerra na Europa para melhorar a situação econômica e aumentar sua potência no Extremo Oriente. Dessa forma, no momento em que os nipônicos tomaram a decisão de participar da Segunda Guerra Mundial ao lado das potências do Eixo, a situação estratégica assim lhes parecia:

- a) A ofensiva alemã na Rússia fizera desaparecer, provisoriamente, a ameaça russa na Mandchúria. Se a URSS tinha força bastante para resistir, não estava em condições de atacar;
- b) A Grã-Bretanha estava definitivamente na defensiva. Ainda que conseguisse se defender, todo o seu esforço de guerra seria consagrado à luta contra a Alemanha;
- c) As forças de que os Estados Unidos e seus aliados dispunham de imediato não eram suficientes para impedir os japoneses de se apoderarem, em poucos meses, das Filipinas, da Malásia e da Indonésia;
- d) A conquista da Birmânia permitiria isolar a China e obrigá-la a negociar;
- e) Os Estados Unidos, tendo de apoiar a Grã-Bretanha na Europa, não estariam em condições de tomar a ofensiva antes de dezoito meses ou dois anos. Durante esse tempo, o Japão poderia colocar em estado de defesa os territórios conquistados que, apoiados pela esquadra japonesa, só poderiam ser reconquistados com muita dificuldade;

A democracia americana não iria jamais aceitar as baixas que exigiriam a recaptura dos territórios perdidos contra um inimigo já tão poderoso e ferozmente decidido a defender suas conquistas. Ela se resignaria a um compromisso de paz, deixando ao Japão vantagens substanciais. (1:25)

ANEXO B

A ESTRATÉGIA AMERICANA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A Estratégia dos Estados Unidos da América do Norte, no conflito mundial de 1939 a 1945, baseava-se no interesse

americano na manutenção da sobrevivência do Reino Unido como uma grande potência no pós-guerra.

Em virtude disso, enumeremos as oito decisões estratégicas:

Primeira: a decisão de que o propósito principal das forças de colisão era a completa derrota do inimigo. Os três principais membros (EUA, URSS e Reino Unido) não parariam de lutar até que o inimigo fosse vencido.

Segunda: a decisão dos Estados Unidos de que a Alemanha era o inimigo número um. Isso direcionaria os esforços principais dos aliados contra a Alemanha, até a sua rendição incondicional.

Terceira: a decisão do Reino Unido e dos Estados Unidos, em julho de 1942, de invadir o Norte da África. Essa decisão, executada em 8 de novembro, concentrou no Mediterrâneo a maior parte dos efetivos disponíveis das forças aliadas da Europa, até o inverno de 1944.

Quarta: a decisão dos aliados de executar um bombardeio combinado ofensivo contra os objetivos vitais da Alemanha, caracterizando-se como o principal estratagema em 1943.

Quinta: a decisão da Junta de Chefes de Estado-Maior dos Estados Unidos de tirar uma rápida vantagem da grande vitória da Marinha americana em Midway (1942), permitindo ao Almirante Nimitz, no teatro de operações do Pacífico, e ao General MacArthur, do Pacífico sudoeste, engajarem em operações ofensivas limitadas.

Sexta: a decisão aprovada na primeira conferência de Quebec, em agosto de 1943, menos de um ano depois do ataque de Guadalcanal, de permitir ao Almirante Nimitz de lançar uma ofensiva anfíbia através do Pacífico Central (1944), simultaneamente com o ataque do General MacArthur às Filipinas.

Sétima: a decisão dos aliados de direcionar os exército combinados através do Canal da Mancha; permitindo, assim, atingir-se o coração da Alemanha.

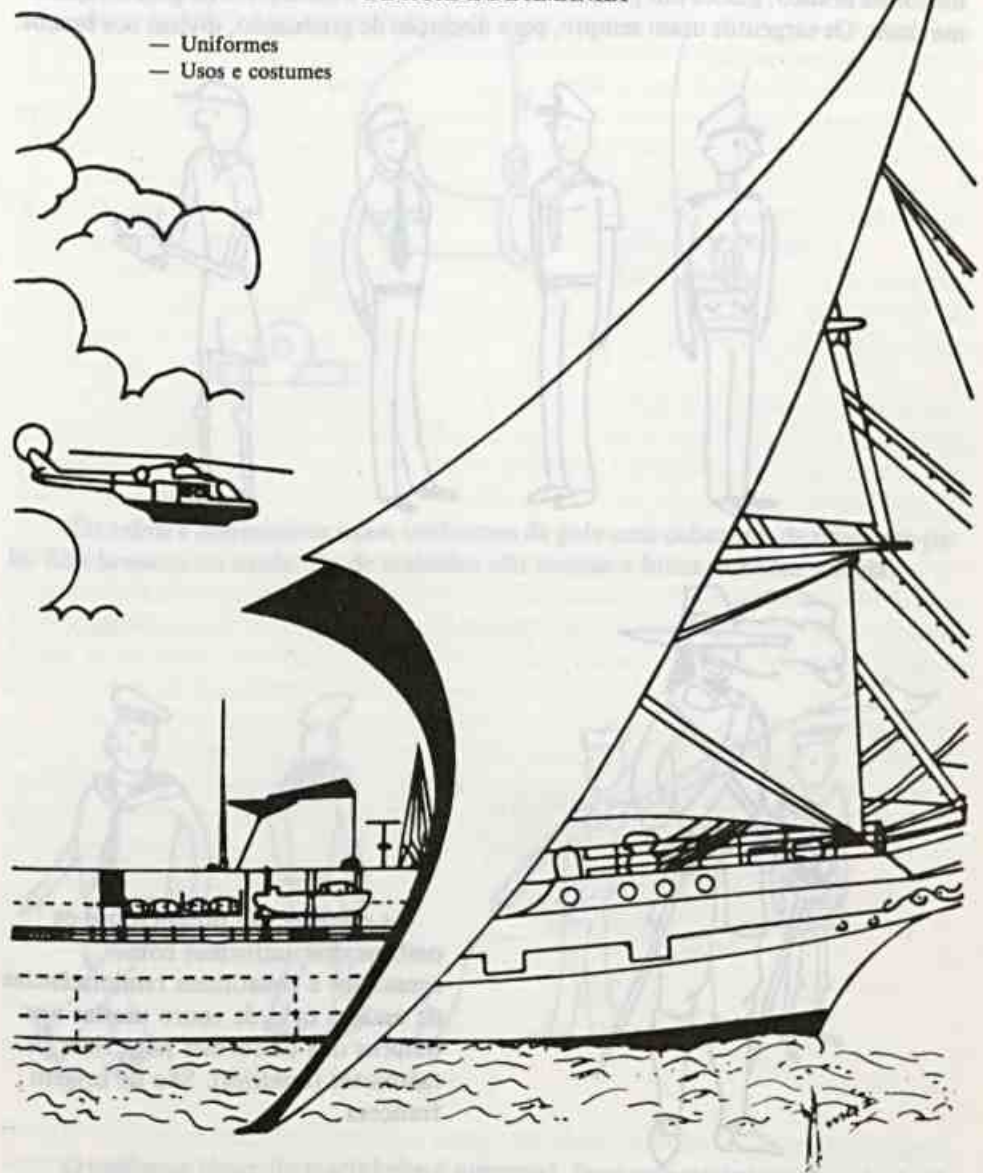
Oitava: a decisão de que a invasão, o bloqueio e o bombardeio do território japonês teriam que fazer parte da estratégia dos aliados, de forma a garantir a derrota do Japão. Essa decisão permitiu inclusive o uso da bomba atômica. (9:4)

BIBLIOGRAFIA

1. BELOT, R. de. *A guerra aeronaval no Pacífico*. Trad. A. L. Porto e Albuquerque e Mário Rodrigues Barreto. 2ª ed. Rio de Janeiro, Record, 273p.
2. BRASIL, *Escola de Guerra Naval*. EGN-303-A. *Elementos de Conceituação de guerra naval*. Rio de Janeiro, 1991.
3. _____, EMA-320-B. *Glossário de vocábulos e expressões básicas de uso na Marinha*. Rio de Janeiro, 1981.
4. _____, *Manual básico de redação. Guia para elaboração de ensaios*. Rio de Janeiro, 1991.
5. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da estratégia*. Florianópolis, Loesc, 1980, 598p.
6. _____, *História marítima*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1980, 301p.
7. LECKIE, Robert. *Desafio no Pacífico*. Porto Alegre. Globo, (s.d), 371p.
8. LIDELL HART, Brasil Henry. *As grandes guerras da História*. São Paulo, Ibrasa, 1982, 514p.
9. GREENFIELD, Kent Roberts. *American strategy in World War II — a reconsideration*. Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1973, 145p.
10. WERNER, *A batalha pelo domínio do mundo*. São Paulo, Oceano Limitada, (s.d), 309p.

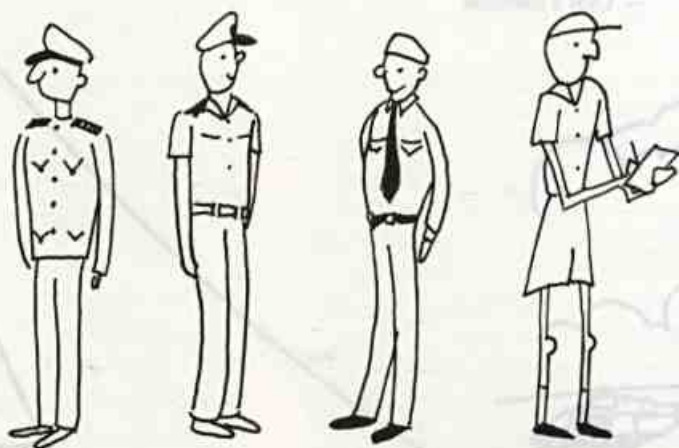
AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

- Uniformes
- Usos e costumes



UNIFORMES*

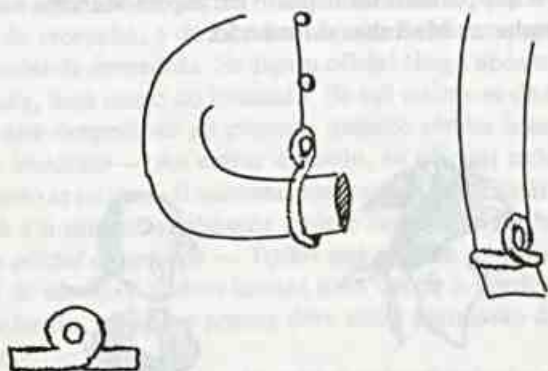
Os oficiais, suboficiais e sargentos usam uniformes do mesmo feitio para licença, para serviço ou para trabalhos a bordo. São do tipo de paletó ou dólma e calça, ou somente camisa e calça. As coberturas são o boné ou casquete. Os oficiais e suboficiais, para distinção de posto, usam galões nas platinas colocadas nos ombros do uniforme branco, galões nos punhos do uniforme azul e distintivos na gola do uniforme cinza. Os sargentos usam sempre, para distinção de graduação, divisas nos braços.



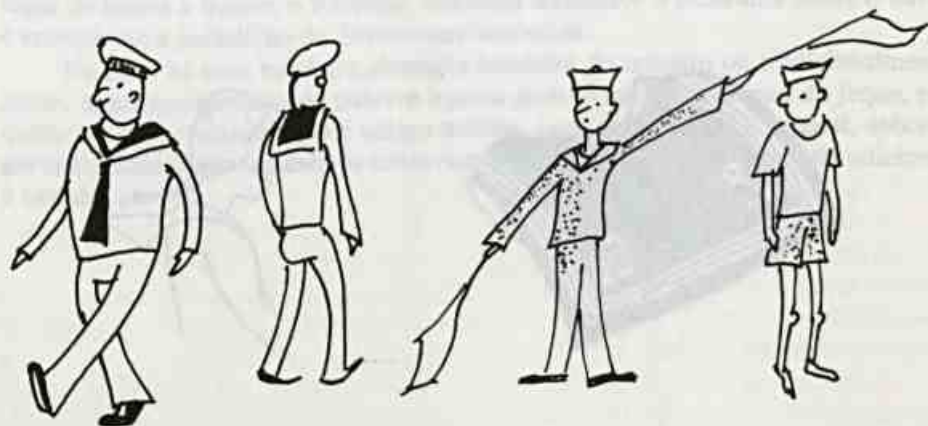
As platinas são presas sobre os ombros dos uniformes como acessórios e constituem reminiscências de antigas tiras de couro usadas nos ombros dos uniformes para fixar os talabartes (*boldriés*). São de origem francesa.

* Extraído do folheto do Navio Oceanográfico *Almirante Saldanha*, editado em 1965.

Os galões dos oficiais são listras douradas. A mais alta no punho e terminada por uma volta. Segundo a tradição, é uma reminiscência da volta que o Almirante Nelson levava em um pequeno cabo amarrado à manga de seu dólma para sustentá-la em um botão quando, após a perda do braço, pela primeira vez subiu ao convés. As Marinhas que tiveram origem e contatos com a Marinha britânica conservam o símbolo.

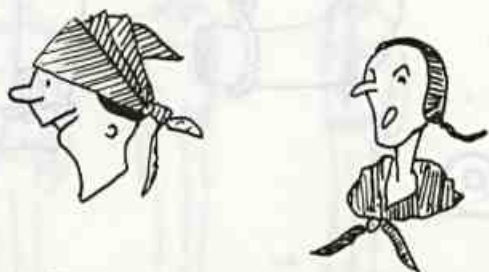


Os cabos e marinheiros usam uniformes de gola com cobertura de boné sem pala. São brancos ou azuis. Os de trabalho são mescla e blusa também mescla.



O uniforme típico do marinheiro é universal. Suas características são principalmente o lenço preto ao pescoço e a gola azul de três listras.

O lenço tem sua origem na artilharia dos tempos antigos da Marinha a vela. Os marujos usavam um lenço na testa durante os combates, amarrados atrás da cabeça. Este procedimento evitava que o suor, misturado à graxa, e mesmo a pólvora das peças que atiravam lhes caísse nos olhos. Terminado o combate, era o lenço girado para trás e descido ao pescoço, ficando portanto na parte da frente da blusa as duas pernas da amarração, presas com cadarço branco. Usualmente, estes lenços eram coloridos, mas, nos funerais do Almirante Nelson, os marinheiros do *Berwicck* desfilaram com lenços pretos, o que foi mais tarde posto em uso na Marinha britânica e adotado por praticamente todas as Marinhas do mundo.



A gola do marinheiro é bastante antiga. Era usada para proteger a roupa das substâncias gordurosas com que os marujos untavam o rabicho de suas cabeleiras. O uso do rabicho desapareceu, mas a gola permaneceu como parte do uniforme bem



característica. A cor azul é adotada por quase todas as Marinhas do mundo. As três listras foram pela primeira vez usadas também nos funerais de Nelson, para comemorar suas três grandes vitórias: Abuquir, S. Vicente e Trafalgar.

• *Saudar o pavilhão* — É costume saudar-se o Pavilhão Nacional, que está içado na popa, ao entrar-se a bordo pela primeira vez ou retirar-se de bordo.

• *Saudar o comandante* — É costume os oficiais saudarem o comandante na câmara pela manhã, quando em viagem; à tarde, a saudação é feita após o cerimonial de arriar o pavilhão. Quando no porto, os oficiais formam para receber o comandante no cerimonial de recepção, e da mesma maneira formam quando ele se retira de bordo, no cerimonial de despedida. Se algum oficial chega após o comandante, deve saudá-lo na câmara, bem como ao imediato. Se vai retirar-se de bordo antes do comandante, deve dele despedir-se na câmara, quando obtém licença para retirar-se.

• *Saudar o imediato* — Ao entrar a bordo, os oficiais saúdam o imediato. E a ele saúdam quando se retiram. É costume, em viagem, os oficiais irem saudar o imediato pela manhã e o saudar igualmente após o cerimonial da bandeira.

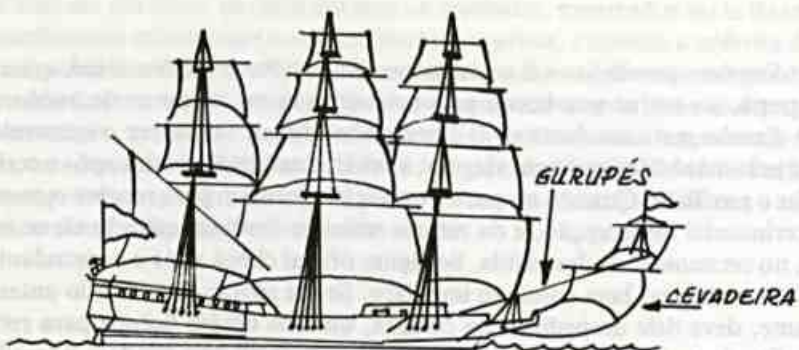
• *Saudar o oficial de serviço* — Todos que entram a bordo obrigatoriamente saúdam o oficial de serviço e pedem licença para entrar a bordo; da mesma forma, para retirar-se de bordo, qualquer pessoa deve obter permissão do oficial de serviço e dele despedir-se.

• *A presidência das refeições* — As refeições de oficiais são presididas pelo imediato. Da mesma forma, o imediato preside a vida social dos oficiais. Após iniciada uma refeição, qualquer pessoa que deseje sentar-se à mesa, ou dela retirar-se, deve dirigir-se a ele. Usualmente, ninguém deve retirar-se da mesa antes do imediato; da mesma forma, é o imediato que convida a todos para sentarem-se à mesa. As refeições dos suboficiais e sargentos são presididas pelo mestre do navio. O mestre-d'armas preside as refeições dos cabos e marinheiros.

• *O Cerimonial da Bandeira* — Todo navio leva o Pavilhão Nacional na popa, lugar de honra a bordo; o Pavilhão Nacional estabelece a soberania sobre o navio e estende-lhe a jurisdição do Estado que simboliza.

Na proa há uma bandeira chamada *bandeira do cruzeiro* ou tradicionalmente *jeque*, aporuguesamento da palavra inglesa *jack*. É hasteada no pau do jeque, pequeno mastro, reminiscência e antigo mastro, também pequeno e vertical, sobre o gurupés, onde os navios antigos cruzavam uma verga para caçar uma vela adicional à cevadeira.

* Extraído do folheto do Navio Oceanográfico *Almirante Saldanha*, editado em 1965.



O jeque indica a organização a que pertence o navio. Os navios mercantes levam-no com a característica do armador; os de guerra levam o jeque característico da Marinha de Guerra que, no Brasil, é a bandeira do cruzeiro. O jeque acompanha os movimentos da Bandeira Nacional, sendo, portanto, içado ou arriado todas as vezes em que aquela seja içada ou arriada simultaneamente.

O Pavilhão Nacional e o jeque só permanecem içados na proa e na popa quando o navio tiver qualquer contato com a terra, seja pela âncora ou por cabos de amarração; caso o navio deixe o contato com a terra, no momento preciso é arriado o pavilhão da popa e o jeque, sendo içado o pavilhão no mastro de combate. No nosso navio ele passa a ser mastro único, de onde retorna ao pau da bandeira, na popa, logo que o navio tenha qualquer contato com a terra, seja no fundo com a âncora, seja pelos cabos de amarração.

O pavilhão é içado às oito horas da manhã e arriado ao pôr-do-sol. O cerimonial consta de *sete vivas* com o apito do marinheiro e das continências de todo o pessoal; quem está cobertas abaixo, permanece descoberto e em silêncio atento. O Cerimonial do Arriar é maior e consta da formatura geral da tripulação. Após a cerimônia do arriar, é costume o cumprimento geral de boa-noite por todos.

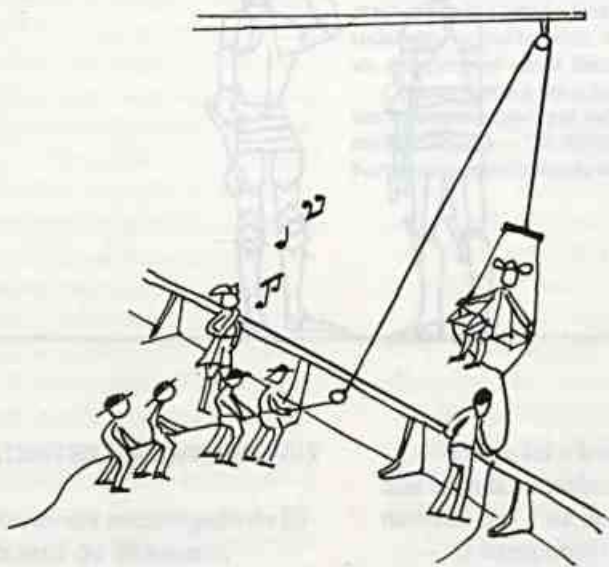
- *A flâmula de comando* — No tope do mastro existe uma flâmula com 21 estrelas. Ela indica que o navio é comandado por um oficial da Marinha. Se alguma autoridade a quem o comandante esteja subordinado organicamente (e não militarmente somente) estiver a bordo, a flâmula é arriada e substituída pelo *pavilhão símbolo* de tal autoridade. Em nenhum outro caso ela é arriada.

- *Saudar um navio de guerra ao largo* — Quando um navio de guerra passa a menos de 200 jardas de outro saúda-o ou é por ele saudado, dependendo da condição de maior ou menor patente dos comandantes. O apito ou a corneta dão sinais para as continências individuais de todos que se acham no convés.

- *Saudação de navios mercantes* — Os navios mercantes que passam ao largo de navios de guerra cumprimentam-no arriando sua bandeira; fazendo, os de guerra,

o mesmo como resposta. O mercante novamente içará sua bandeira depois que o navio de guerra o faça.

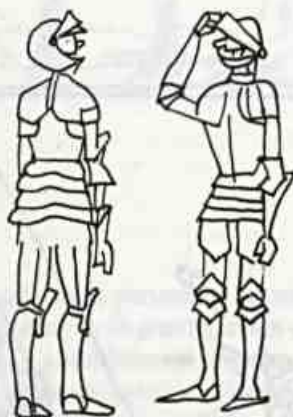
• *Cerimonial de Recepção e de Despedida* — Os oficiais são despedidos ou recebidos a bordo com cerimonial que corresponde à sua patente. Consta de apito característico executado pelo apito do marinheiro, da continência por quem o recebe ou despede ou despede-se pelos presentes; e de marinheiros em número correspondente a cada cerimonial, chamados *boys*, que ladearão o oficial saudado na escada e convés.



É tradição dos dias da Marinha a vela. Costumava-se, nas reuniões de comandantes de uma força naval, em um determinado navio, quando o mar não estava muito bom, içar o visitante por uma guindola, espécie de pequena tábua suspensa pelas extremidades. A manobra era comandada pelo mestre ao som do apito do marinheiro e, para realizá-la, vários marinheiros iam para o local de embarque. É hoje cortesia naval acorrer com marinheiros, *boys*, ao local de embarque e apitar com o apito do marinheiro em atenção a quem chegar ao portaló (local usual de embarque ou saída de bordo).

Quando o comandante é recebido no seu próprio navio, é o mestre quem executa os apitos do cerimonial.

• **Saudação entre militares** — A saudação entre militares é a continência. Quando coberto cumprimentando um civil poderá fazer-lhe a continência como cortesia, além do usual aperto de mão. A continência é uma reminiscência do antigo costume que tinham os combatentes medievais, metidos em suas armaduras, ao serem inspecionados por um superior, levavam a mão à têmpora direita para suspender a viseira e permitir a identificação.



O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As estórias contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verificadas, e, por isso, caracterizam várias fases da vida da Marinha.

Contamos com a sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso, por escrito ou por telefone (*Almirante Brígido* — 221-6696), que a RMB e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

OS COMPETENTES IRRESPONSÁVEIS

Em Recife, eu era encarregado da Divisão de Socorro do *Belmonte*.

Uma explosão de tonéis estivados na Barcaça *Diva*, atracada ao cais de Recife, provocou pânico na zona portuária da cidade.

Com o pessoal da Divisão, corri para o local do acidente. Em lá chegando, vali-me dos recursos disponíveis: areia, sacos de cimento e pedras que a Prefeitura utilizaria para reparos no cais e providenciei o afundamento da barcaça.

Quando o socorro do Corpo de Bombeiros de Recife chegou, já a barcaça estava com a borda n'água e não havia mais explosões. O comandante do grupo de socorro dos bombeiros, sem se inteirar do ocorrido, perguntou:

— Quem foi o irresponsável que mandou afundar a embarcação e inutilizar o material que é da nossa Prefeitura?

— O irresponsável sou eu, e, graças à minha irresponsabilidade, este incêndio não tomou maiores proporções, de conseqüências imprevisíveis, causando prejuízos superiores ao valor do material da sua Prefeitura.

O irresponsável e seus ajudantes mereceram uma referência elogiosa feita na Ordem do Dia n.º 17, de 7 de junho de 1943, do Comando da Força Naval do Nordeste.

FORAM BUSCAR LÃ....

Dois tenentes, grandes amigos, foram designados para a mesma viagem de instrução. Sempre muito brincalhões, resolve-

ram, num país do primeiro mundo e para prováveis comentários jocosos no futuro, observar o comportamento dos frequentadores de uma casa de diversões preferida pela comunidade *gay*, de cujos hábitos só conheciam, por ouvir dizer, o respeito às parcerias, isto é, normalmente ninguém avançava na propriedade alheia.

A dupla, um corpulento, outro franzino, não chamou a atenção da clientela da casa e sentando-se numa mesa de canto, junto a uma parede, começou a pesquisa, tomando drinques.

Em pouco tempo, o franzino levanta-se e procurando imitar um *gay* que lhes chamara a atenção pelos gestos, indaga com forçada afetação:

— Levo jeito?

Seu colega que também se levantara para ir ao banheiro, gracejou:

— Cuidado, assim e neste ambiente você pode é atrair alguma fera!

Acontece que o brincalhão, com os me-nios do corpo, tinha de fato provocado a atenção de um caçador, que não se apercebera do acompanhante do cervo!

Estava o rapaz a sorver um gole de sua bebida quando se aproxima rapidamente da sua mesa um alto e fortíssimo homem, louro, de meia idade, barba e bigodes crescidos, peitos e braços peludos e olhos injetados. Num gesto natural de defesa o jovem se levanta e se encolhe junto à parede. Num instante estava suspenso no ar, pernas balançando, imprensado contra a parede, seguro pelo gasete, a ouvir, sentindo o bafo alcoólico, a assustadora declaração:

— Eu quero você!

Sem meios de defesa, já respirando com dificuldade, seu lado brincalhão ainda conseguiu lembrar-se do decantado respeito às parcerias e pelo canto da boca, numa voz que pelo aperto saiu bem fina, fez a tentativa:

— Nem pensar! Meu namorado está no banheiro!

Já sentindo o chão e livre daquelas verdadeiras tenazes, pôde ouvir a imprecação proferida pelo retirante.

CALÇADO ADEQUADO

Terminadas, cerca das 0400 horas, as fainas de recebimento de óleo no mar iniciadas às 2300 horas ao largo de Porto Rico, o comandante do Esquadrão de Contratorpedeiros determinou o reagrupamento dos seus navios, para conduzi-los à área do evento seguinte, programado para as 0700 horas.

Cerca das 0500 horas iniciaram-se as principais alterações de rumo, velocidade e formatura, mais adequados ao propósito em mente. Os oficiais de quarto dos navios, talvez influenciados pela hora, pelo silêncio normal do quarto d'alva e especialmente pela suposta ausência do "velho" no passadiço do capitânia, executavam as manobras com toda a lentidão, como a acompanhar o ritmo dos seus bocejos, lembrando o conjunto mais um grupo de batelões com propulsão própria do que um esquadrão de aguerridos contratorpedeiros, sonho e obsessão do seu comandante.

Acontece que o "velho" ainda não fora repousar por uns momentos, antes do novo evento, e ao verificar a inexistência de entusiasmo, evidenciada na lentidão das manobras, irritou-se e o tesa explodiu nas redes de fonia:

— Os navios estão evoluindo de salto alto / Calçar chuteiras.

O TESA DO MARINHEIRO NO OFICIAL

No dia 2 de maio de 1943, ocorreu um incêndio no Navio-Tanque americano

Levingstone Roe, atracado ao cais do armazém 2 do cais de Recife. Eu estava à paisana e ia saindo de bordo quando chegou o pedido de socorro. Corri para o local com o pessoal da Divisão. Todos estávamos mal uniformizados (calção mescla, camisa de meia ou sem camisa) porque nessas emergências a ordem é correr contra o tempo.

Naquela azáfama de combate ao fogo, um tipo alourado, que julgo ser tripulante do navio americano, bateu no meu ombro e falou num português meio atravessado:

— *Ei my boy, give us help... help... ajuda...do you understand?*

E, como eu ficasse parado por alguns instantes, voltou a me dar ordens:

— *Ei my boy, no ficar parado... trabalha... work!...*

O fogo foi extinto. O Almirante José Maria Neiva achou engraçado o fato e fez um elogio coletivo ao pessoal do *Belmonte* na Ordem do Dia de 21/6/43.

PELO SIM PELO NÃO

O evento indicava o recebimento de carga leve por um contratorpedeiro, sendo fornecedor um cruzador. Para o comandante do contratorpedeiro, seria a primeira faina em comando de navio. Entretanto, já tendo lido tudo sobre o assunto, tendo assistido a dezenas delas, tendo comandado uma corveta, nem passou pela sua cabeça qualquer tipo de receio, especialmente pelas condições de tempo e mar na ocasião, que considerou muito favoráveis.

O comandante do cruzador, diretor do evento, certamente sabedor da "première" do seu colega, escolheu rumo e velocidade que lhe pareceram mais adequados mas, procurando a tranquilidade

de geral, optou por uma providência preventiva indagando por fonia:

— Informar se considera favoráveis para sua manobra o rumo e velocidade atuais.

O comandante do contratorpedeiro, razoavelmente orgulhoso, já pronto para a aproximação, ficou em dúvida quanto ao propósito da pergunta. Pensaria o colega que ele estava com o receio da primeira vez ou seria apenas uma gozação, consideradas as favoráveis condições de tempo e mar?

Embora lhe parecesse mais simpática a segunda hipótese procurou uma resposta que satisfizesse às duas e que, pelo sim pelo não, também evidenciasse sua autoconfiança. Ela fluiu naturalmente:

— Referência sua última / O que vier eu traço.

APETITE COMUNITÁRIO

O comandante, recém chegado à área, optou por uma pequena reunião para o primeiro contato social com os oficiais subordinados.

Não dispondo de verba específica, decidiu-se pelo chamado orçamento comunitário (normalmente utilizado na US Navy), isto é, cada um concorrendo com a importância em dinheiro prevista para o seu consumo e o de seus acompanhantes, o Clube de Oficiais concorrendo com a infra-estrutura.

Ao comentar com um colega e amigo essa sua intenção, foi alertado:

— Muito cuidado com as quantidades, pois em festa paga o apetite e a sede sofrem um efeito multiplicador.

— Como?

— Muitos querem, rapidamente, consumir em bebidas ou alimentos o valor da cota que lhes correspondeu. Dali pra

frente tudo é lucro e se o desejo da realização de lucros se generalizar, como é provável, certamente vem a escassez.

Mantida a decisão, o comandante estudou com cuidado as tabelas de quantidades para reuniões oficiais — bocas livres — e achando-as adequadas, ordenou ao intendente as medidas que julgou apropriadas.

No dia, na linha de recepção com sua mulher, o comandante era todo sorrisos, antevendo o sucesso da reunião.

Lá pelas tantas, colocou-se em ponto estratégico do salão, para poder observar melhor o desenvolvimento da reunião. Decorrido algum tempo, notou que o intervalo de tempo entre as passagens dos taifeiros pelo seu meridiano estava aumentando sensivelmente. Lembrando-se do alerta do co-

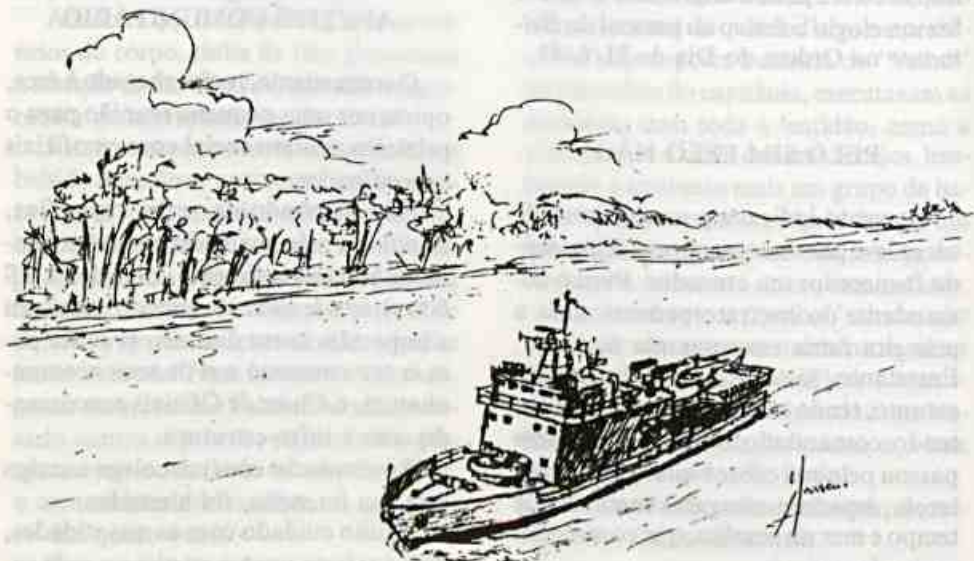
lega, sentiu logo que se tratava de providência preventiva para compensar a velocidade do consumo. Entretanto, aumentando ainda mais o intervalo, evidenciou-se que a reunião estava perdendo seu brilho. O comandante mandou chamar o intendente e com todo o cuidado, para não ser ouvido por outros, cochichou-lhe:

— Aparente despreocupação, mande servir, para ganhar tempo, bastante água gelada mas tome imediatamente as providências adequadas... — foi interrompido pelo intendente que julgara ter ele terminado:

— Adequadas a que, Comandante?
— ... ao reforço do rancho. Estou achando que pode pegar.

Esclarece, desanimado, o intendente:

— Pode não senhor, já pegou!



CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados.

As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente.

Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante!

A DIREÇÃO

O SIGNIFICADO DO PODER MARÍTIMO

Chegou-me às mãos um folheto datado de setembro de 1970 contendo a palestra proferida pelo então Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Adalberto de Barros Nunes, na Confederação Nacional de Trabalhadores Marítimos, Fluviais e Aéreos, por ocasião das comemorações da Semana da Pátria. É interessante notar que, embora tenha sido proterida numa conjuntura de euforia nacional (estávamos vivendo o "Milagre Brasileiro") e de divisão Leste-Oeste, os conceitos emitidos na palestra, no meu julgamento, são ainda inteiramente válidos, pois quanto mais profundos e menos detalhados forem os conceitos, maior será a sua perenidade.

Abaixo, algumas transcrições parciais para meditação do homem do mar:

"...me parece imprescindível possuímos um perfeito entendimento do significado do Poder Marítimo.

O mar representou sempre um elemento importante para a prosperidade das nações em tempo de paz, assim como para a afirmação da sua soberania e — principalmente — de sua sobrevivência em tempo de guerra.

Ele é fronteira comum onde se projetam os interesses dos povos; é a arena em que a melhor técnica e a maior capacidade exprimem fielmente a ascendência ou o declínio das nações marítimas.

Historicamente, o mundo marítimo tem sido palco de constantes alterações e de uma contínua evolução.

Grandes nações e impérios surgiram de atividades aventureiras de seus comerciantes e marinheiros, e quase todas as grandes potências que a História regis-

tra desenvolveram um Poder Marítimo maiúsculo para sustentar seu crescimento e influência.

Em todas as épocas, porém, as realidades das pressões políticas, sociais, econômicas e estratégicas determinaram alterações quanto à influência marítima, e essas realidades continuam a atuar cada vez mais incisivamente, orientando as decisões de todos os governos, quer retraindo-se em suas pretensões, quer procurando afirmar sua ascendência nas atividades marítimas de seu interesse.

É importante realçar, também, que o processo tecnológico colocou em pauta, de maneira insofismável, o uso do mar não apenas como um meio ambiente para a circulação de bens, e sim, especificamente, como uma fonte produtora desses bens, em uma escala sem precedentes e, quem sabe, a um menor custo.

Esse mesmo progresso tecnológico, reduzindo as distâncias através do aperfeiçoamento das comunicações, projetou nitidamente a existência de desníveis econômicos entre os povos (...)"

"*Poder Marítimo* sempre significou a capacidade de uma nação em utilizar o mar e, quando necessário, disputar, controlar e ampliar o domínio do mar (...)"

"Em todo o mundo há o crescente reconhecimento de que o Poder Político deve ser apoiado pelo Poder Marítimo — ou, pelo menos, por uma capacidade de independência no mar (...)"

"Toda nação que depender, em qualquer escala, da utilização do mar para sua economia e segurança deve garantir — a despeito de suas alianças e conjugação de interesses com outras nações — os meios de controle e a posse de um Poder Marítimo, compatíveis às suas necessidades, recursos e política nacional.

É, porém, no *equilíbrio* entre vários componentes do Poder Marítimo de que

dispõe a Nação, é nesse equilíbrio, repito, que reside a chave do sucesso de todas as grandes potências (...)"

— Poder Marítimo é antes de tudo *equilíbrio*. Capacidade de troca de *bens* e a existência desses *bens*.

— Disponibilidade de meios de transporte marítimo em harmonia com instalações portuárias capazes de proporcionar sua utilização em bases econômicas aceitáveis.

— Um preparo profissional do pessoal compatível às técnicas modernas do transporte marítimo em que a qualificação do homem assume aspecto primordial.

— Possibilidade de proteger o tráfego marítimo sem que a obtenção dos meios de proteção implique em reflexos adversos ao processo econômico que gera a produção desses bens.

— Capacidade de construir uma Marinha Mercante e de manter os custos operacionais em níveis competitivos no comércio internacional.

Não existe, pois, a preeminência deste ou daquele componente do Poder Marítimo. O equilíbrio do conjunto e sua interdependência são condições essenciais para a autenticidade desse Poder (...)"

"Mais do que nunca o destino político e econômico da Nação brasileira está intimamente relacionado à nossa capacidade marítima.

É necessário entendermos, porém, que a humanidade vive em um mundo oceânico. Os sete mares possuem uma identidade nacional.

Através dos tempos, os oceanos permaneceram livres para serem aproveitados por aquelas nações que desmonstraram possuir a vontade e inteligência para utilizá-los em seus propósitos políticos, econômicos, sociais e militares.

Não estaremos, por conseguinte, agindo isoladamente para a consecução de nossos propósitos (...)"

“O mar transformou-se, em nossa época, em uma arena imensa, porque para ele se transferem as ambições e as aspirações de toda a Humanidade.

Ele se constitui em um desafio, porque a tecnologia, em rápido progresso, possibilita a exploração de seus imensos recursos (...)

“A única resposta válida ao problema com que nos defrontamos reside no entendimento de que existe uma *vontade nacional*.

— *Vontade* que implica no reconhecimento dos sacrifícios a serem enfrentados. Da necessidade de eliminar conceitos arcaicos embebidos de protecionismo.

— *Reconhecimento* de que a qualificação do homem para a tarefa é requisito essencial na equação efetividade-custo.

— Na *dignificação* do homem do mar, proporcionando-lhes os meios adequados a seu aprimoramento profissional, selecionando os melhores, garantindo, porém, a todos a oportunidade de contribuir no máximo de suas possibilidades para a tarefa em que estamos empenhados.

— No *restabelecimento* da mentalidade marítima do povo brasileiro, a fim de carrear maiores potenciais humanos para as atividades relacionadas no mar (...)

“Obter matérias-primas no fundo dos oceanos em condições competitivas mais favoráveis do que aquelas que podemos oferecer.

— Aproveitar os recursos vivos do mar nas áreas de nosso interesse em uma escala de grandeza que elimine nossas reservas a médio e longo prazos (...)

“Acreditando firmemente, porém, na potencialidade e no espírito de patriotismo dos homens do mar e reconhecendo que estamos mais unidos do que nunca para enfrentar o desafio que o futuro nos apresenta, é que aqui compareço, durante os festejos comemorativos da Sema-

na da Pátria, para expor aos senhores o entendimento da Marinha de Guerra quanto à problemática do mar (...)

“Desejo, ao terminar, dentro da atmosfera de *compreensão e participação* que sempre foi nosso apanágio, exortá-los a prosseguir em nossa luta para a efetivação do Brasil como um Poder Marítimo de importância mundial.”

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

CONCEPÇÕES TÁTICAS NAVAIS DO SÉCULO XX (3º trim. 1992)

Sem dúvida, o trabalho publicado no 3º trimestre de 1992 (p. 221) é de valor indiscutível, como todos da lavra do Capitão-de-Fragata (RRm) Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Entretanto, a precisão histórica em nada perderá se aduzirmos algumas pequenas observações.

Afirma-se, no terceiro parágrafo da página 241, que o construtor norte-americano Glenn Curtiss fez, em 1911, o primeiro hidroavião. Ora, sem desmerecer a notável carreira de Curtiss, não lhe podemos atribuir esta prioridade.

Eis que o primeiro hidroavião voou em 28 de maio de 1910, perante o testemunho de um oficial de justiça, presente para o registro do fato, nas proximidades de Marselha, tendo sido pilotado por Henri Fabre. Alçou vôo e tornou a pousar na lagoa de Martigues, percorrendo 800 metros em linha reta a 5 metros de altitude.

Três meses após, nas vizinhanças de Paris, Gabriel Voisin, com seu *Canard*, dotado com os mesmos flutuadores imaginados por Fabre, repetiu a façanha, amerissando e decolando nas águas do

Sena, no bairro de Issy-les-Moulineaux, comprovando novamente, de público, a eficiência de sua aeronave, conforme claramente a imprensa de então reconheceu.

Aliás, já em 1905, o mesmo Voisin decolara e amerissara com um planador dotado de flutuadores dispostos em cataracta, rebocado pela veloz lancha *La Rapière*, percorrendo uma extensão de 150 metros."

Lauro N. Furtado de Mendonça
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref?)

O APOIO DA ESQUADRA DO EUA AO MARECHAL FLORIANO PEIXOTO

"No momento em que se registra o centenário daqueles conturbados momentos posteriores à instauração da República no Brasil e movido pelo desejo de trazer a público informações que uma vida já razoavelmente longa permitiu-me colher, encaminho à *Revista Marítima Brasileira* o excerto anexo, publicado pela imprensa norte-americana em novembro de 1893.

Sabem os estudiosos daqueles ominosos tempos que, ao contrário da lenda corrente de sua repulsa à intervenção estrangeira, o Marechal Floriano Peixoto obteve do governo dos EUA todo apoio que precisava, a fim de opor-se à Revolta da Armada. Este apoio culminou com a intervenção armada da poderosa Esquadra, sob o comando do Almirante Benham, no interior da Baía de Guanabara, a qual não hesitou em disparar seus canhões contra os vasos de Saldanha, forçando-o a sustar o bloqueio do Porto do Rio de Janeiro, lançando pá de cal sobre os esforços da Armada que se opunha a Floriano.

O que a maioria ignora é que tal intervenção precede de muito a revolta de 5 de setembro, a crer na inusitada notícia então veiculada pela imprensa ianque, a seguir reproduzida em fac-símile e em tradução livre de nossa autoria, referente à atuação dos EUA na deposição de Deodoro:

In this connection a bit of unpublished diplomatic history is given. When on Nov. 3, 1891, Deodoro de Fonseca, then President of the Provisional Government which had succeeded the monarchy, dissolved Congress and proclaimed martial law, Brazil was on the verge of a dictatorship. In the crisis Secretary Blaine was appealed to in order that the influence of the United States might be thrown into the balance and order brought out of chaos.

It was upon his suggestion that President Harrison called to President Fonseca his regret that the Brazilian Congress had been dissolved in defiance of the provision of the constitution, and added his hope that the President might not commit any act which would thwart the advancement of Brazil toward a real, substantial form of republican government.

The despatch was couched in the most friendly terms, as if an elder brother had undertaken to advise a younger one, but it had its effect. It convinced Fonseca that the step he had taken met with the disapproval of the United States, and it was the most potent factor leading to his resignation, which almost immediately followed.

Diplomatic history affords no more striking evidence of the influence which the United States has over Brazil than this private cablegram, the exact wording of which has never been made known and the substance of which is now published for the first time.

Tradução

"Com relação a esses fatos, um texto não publicado da história diplomática é agora divulgado.

Quando, a 3 de novembro de 1891, Deodoro da Fonseca, então presidente do Governo Provisório (sic), que havia sucedido a Monarquia, dissolveu o Congresso e proclamou a lei marcial, o Brasil estava no caminho da ditadura.

Durante a crise, o Secretário Blaine preocupou-se em que a influência dos

Estados Unidos pudesse ser colocada na balança e a ordem ressurgisse do caos.

Foi por sua sugestão que o Presidente Harrison telegrafou ao Presidente Fonseca seu pesar de que o Congresso brasileiro tivesse sido dissolvido, em desafio aos dispositivos da Constituição, acrescentando sua esperança de que o Presidente não viesse a cometer ato algum que viesse pôr impedimentos ao avanço do Brasil na direção de uma real e substancial forma de governo republicano.

A mensagem foi elaborada nos mais amigáveis termos, como um irmão mais velho teria para advertir o mais novo, mas teve seus efeitos. Convenceu Fonseca de que o passo que havia dado resultara na reprovação dos Estados Unidos e foi o fator mais poderoso que o levou a resignar, o que aconteceu logo a seguir.

A história da diplomacia não fornece nenhuma evidência mais forte da influência que os Estados Unidos têm sobre o Brasil do que este cabograma particular."

Nada mais é preciso acrescentar, à vista dos acontecimentos posteriores, aos quais referem-se Eduardo Prado e Joaquim Nabuco.

Lauro Nogueira Furtado de Mendonça
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.º)

PARNAHYBA NA PATAGÔNIA (Nossa Capa 1º trim. 1993)

O editorial da *Revista Marítima Brasileira*, v. 113, n.º 1/3, jan./mar. 1993, à página 10, diz o seguinte:

"É interessante também assinalar que, em 1972, O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro tomou iniciativa de construir

um núcleo para a organização da primeira expedição-brasileira à Antártica, criando a COPRAN (Comissão Organizadora do Programa Antártico) e o IBEA (Instituto Brasileiro de Estudos Antárticos). Tais iniciativas, entretanto, malograram."

Como Presidente do IBEA contesto a afirmação final do período do editorial transcrito acima. Não malogramos! O IBEA foi a primeira instituição brasileira a lutar pela presença do Brasil na Antártica, e muito contribuiu para a realidade de 1982.

A bem da verdade histórica vejo-me na obrigação de relatar fatos talvez desconhecidos pela nossa Revista. As linhas a seguir esclarecem esses fatos.

1. O primeiro brasileiro a ter possibilidades reais de participar de expedição antártica foi, segundo o relato do Professor Olympio da Fonseca Filho, o biólogo marinho José Gomes de Farias, do Instituto Oswaldo Cruz, em Manguinhos. Em 1908, o referido cientista recusou convite do navegador francês Jean Baptiste Charcot para participar da segunda expedição que o mesmo levava à região.

2. O primeiro brasileiro a se pronunciar publicamente em defesa dos direitos nacionais na região antártica foi o professor do Colégio Pedro II e diretor da revista *Visões do Mundo*, Joaquim Ribeiro, em 1949. O Professor Ribeiro deu várias entrevistas aos jornais da época e apresentou documento escrito ao Ministro das Relações Exteriores Macedo Soares, transformado em livro, infelizmente inédito até hoje.

3. O primeiro brasileiro a visitar o Pólo Sul foi Rubens J. Vilela, que embora não fosse jornalista de carreira, ali esteve como tal.

4. A primeira instituição brasileira a lutar decisivamente para a nossa pre-

sença na região antártica foi o IBEA — Instituto Brasileiro de Estudos Antárticos. Fundado em 1972, no Clube de Engenharia, tendo como primeiro presidente o Engenheiro João Aristides Wiltgen, o IBEA conseguiu o apoio da Federação das Indústrias, da Federação do Comércio e da Associação dos Banqueiros de São Paulo.

5. O IBEA submeteu àquelas instituições paulistas um minucioso plano para a expedição. O plano abordou aspectos científicos, de logística e políticos. Sugeriu, ainda, a compra do barco *Magga Dahn*, da Dinamarca, tendo enviado emissário à África e à Dinamarca para efetuar a proposta e permitir a expedição em 1974.

6. No aspecto político o IBEA adotou as normas propostas pelo seu programa de Ciência e Tecnologia, de autoria de seu Diretor de Ciência e Tecnologia, Professor Aristides Pinto Coelho, publicado na revista *Mar*, no Clube Naval, em 1973. Este foi o primeiro programa científico brasileiro para estudos antárticos.

7. Àquela época, a proposta de renúncia aos propalados direitos territoriais brasileiros na região antártica repercutiu como heresia. Hoje, entretanto, quando a política ambiental assume importância internacional e quando o Tratado antártico, congelando os interesses territoriais na região e postergando por mais 50 anos o prazo para exploração mineral antártica, a proposta do IBEA assume sua verdadeira dimensão.

8. Em 1973, o governo brasileiro não estava preparado para realizar a I Expedição Antártica; não estava preparado nem mesmo para discutir a viabilidade de uma expedição particular, como propugnava o IBEA. O governo brasileiro simplesmente proibiu, através de documento confidencial, qualquer apoio às iniciativas do IBEA.

9. Impedido pela timidez do governo brasileiro em face de problema da maior importância para o país, o IBEA não pôde realizar a sua expedição, como planejara.

10. Apesar da oposição do próprio governo à expedição de âmbito nacional, o IBEA participou, pelo seu presidente e seu diretor de Ciência e Tecnologia, do Encontro Antártico Norte-americano de 1973, nos Estados Unidos, como convidado da National Science Foundation. Participou, também, do Programa Antártico norte-americano de 1973-74, o que foi de extrema utilidade para o Brasil.

11. O representante do IBEA, Diretor de Ciência e Tecnologia, autor de vários artigos para a Revista Marítima Brasileira, Professor Aristides Pinto Coelho, foi o primeiro brasileiro a publicar trabalhos de pesquisa científica na região sul-polar (realizados no Oceano Antártico e na estação norte-americana de Palmer).

12. Além de publicar dois trabalhos pioneiros de pesquisa científica antártica, o Professor Aristides Pinto Coelho foi o primeiro brasileiro a trazer para instituições de pesquisa nacionais rico material antártico (biológico, paleontológico e mineral), já objeto de estudo por pesquisadores brasileiros e fazendo parte do acervo científico do Museu Nacional e do IBEA.

13. O material trazido pelo pioneiro pesquisador do IBEA foi cerne da I Exposição Antártica Brasileira, que recebeu o título de "Antártica: Enfoque Científico", realizada em 1982 pelo IBEA, com o Museu Nacional, tendo recebido mais de um milhão de visitantes. Entre estes uma delegação soviética, sob o comando do Almirante Ley Meitnin, numa hora em que o Brasil mais carecia do voto unânime dos signatários para a sua admissão no Tratado Antártico. Posteri-

ormente, a rica exposição foi exibida, com igual sucesso, no Museu da Ciência, Observatório Nacional, no Clube de Engenharia (1984), tendo recebido substancial apoio da Petrobrás para a realização do I Simpósio Brasileiro de Geociência Antártica, realizado pelo IBEA, em 1985.

14. O relatório pioneiro da exposição do Professor Aristides Pinto Coelho foi encaminhado pelo IBEA, como documento confidencial, às autoridades governamentais e gerou o incremento dos preparativos governamentais para assumir a responsabilidade do enfoque oficial antártico entre nós. Gerou convite do então do Ministro da Marinha, Almirante Adalberto de Barros Nunes, para almoço informal no próprio Ministério da Marinha. Na ocasião o Ministro confidenciou ao Presidente e ao diretor de Ciência e Tecnologia do IBEA que defendia a imediata expedição antártica do IBEA, mas que o presidente da República sugeria protelar a abordagem do problema. O relatório do diretor de Ciência e Tecnologia do IBEA gerou, ainda, convite para uma conferência na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército.

15. Sendo o IBEA uma instituição privada, sem fins lucrativos, sempre teve muitas dificuldades financeiras. Somente em 1982, após nove anos de tentativas infrutíferas, e somente após iniciativa do então Ministro da Marinha, Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, conseguiu o IBEA o seu título de utilidade pública. Até então o IBEA sobrevivera graças a uns poucos idealistas.

16. Os trabalhos pioneiros do diretor de Ciência e Tecnologia e segundo presidente (1984-87) do IBEA, Professor Aristides Pinto Coelho, foram reunidos em seu livro antártico *Nos confins dos três mares... a Antártica*, publicado em 1ª edição por *Letras em Marcha* (1982) e em 2ª edição

pela Biblioteca do Exército (1983), sendo até hoje muito requisitado e comentado. Registre-se, a propósito, que pesquisadores do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo pronunciaram-se como tendo sido aquele livro o ponto de partida em preparativos para suas pesquisas antárticas.

17. O IBEA nunca viu malogrados seus esforços como entidade de estudos antárticos. Após a criação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), o IBEA ofereceu, por iniciativa própria, todos os planos que elaborara para sua expedição antártica e os levou pessoalmente a Brasília. A aquisição do *Thala Dahn* pela CIRM, transformado no *Barão de Teffé*, inspirou-se, certamente, nos planos do IBEA para a aquisição do *Magga Dahn*, irmão mais velho daquele.

18. O pioneirismo do IBEA foi de especial importância num modelo em que autoridades brasileiras buscavam se aproximar das atividades antárticas, após o reconhecimento do Tratado Antártico pelo Brasil (1977). Naquele tempo o Diretor de Ciência e Tecnologia do IBEA, Professor Aristides Pinto Coelho, tendo recebido convite da Universidade do Chile para apresentar trabalho escrito em congresso antártico e sabendo do interesse do governo brasileiro em participar dessas atividades, deu o convite ao IBEA, que o enviou ao governo, gerando, assim, a primeira delegação oficial brasileira a um congresso internacional antártico.

19. O trabalho pioneiro, com a introdução de idéias novas, sempre gera incompreensões e ataques, e o IBEA muito sofreu com seu pioneirismo. Ainda assim, prosseguiu com sua finalidade de estudos antárticos. Transformou seu *Boletim* no único periódico antártico brasileiro, requisitado por autoridades do mundo inteiro. Participou, especialmente convidado, na

pessoa deste autor, da inauguração da Invernação Antártica Brasileira (1982), iniciou os primeiros estudos brasileiros (1986) de contaminação radioativa no Antártico e iniciou estudos de resistência da madeira brasileira às intempéries do frio antártico e estudos de bioclimatologia.

Vê-se, assim, pelo exposto, que o IBEA tem relevantes serviços prestados à causa

antártica brasileira. Suas iniciativas **NÃO MALOGRARAM**. Dez anos após sua fundação o Brasil chegou à Antártica. Mas, quando era tabu falar em Antártica, era o IBEA quem mantinha a chama acesa."

Estanislau Façanha Sobrinho
Vice-Almirante (IM-Ref°)
Presidente do IBEA



NOTA DA REDAÇÃO — Um esclarecimento. A expressão "malogro" (contida na parte final do período transcrito na carta do leitor) prende-se ao cerne do problema. Ou seja, "o processo decisório sobre as questões antárticas". A publicação da carta do Almirante Façanha Sobrinho, na íntegra, dará à RMB a satisfação de divulgar, em detalhes, para os nossos leitores os meritórios esforços empreendidos pelo IBEA para a participação do Brasil na Antártica.

DOAÇÕES AO SDGM

DEPARTAMENTO DE MUSEU NAVAL E OCEANOGRÁFICO

Relação de peças doadas no último trimestre

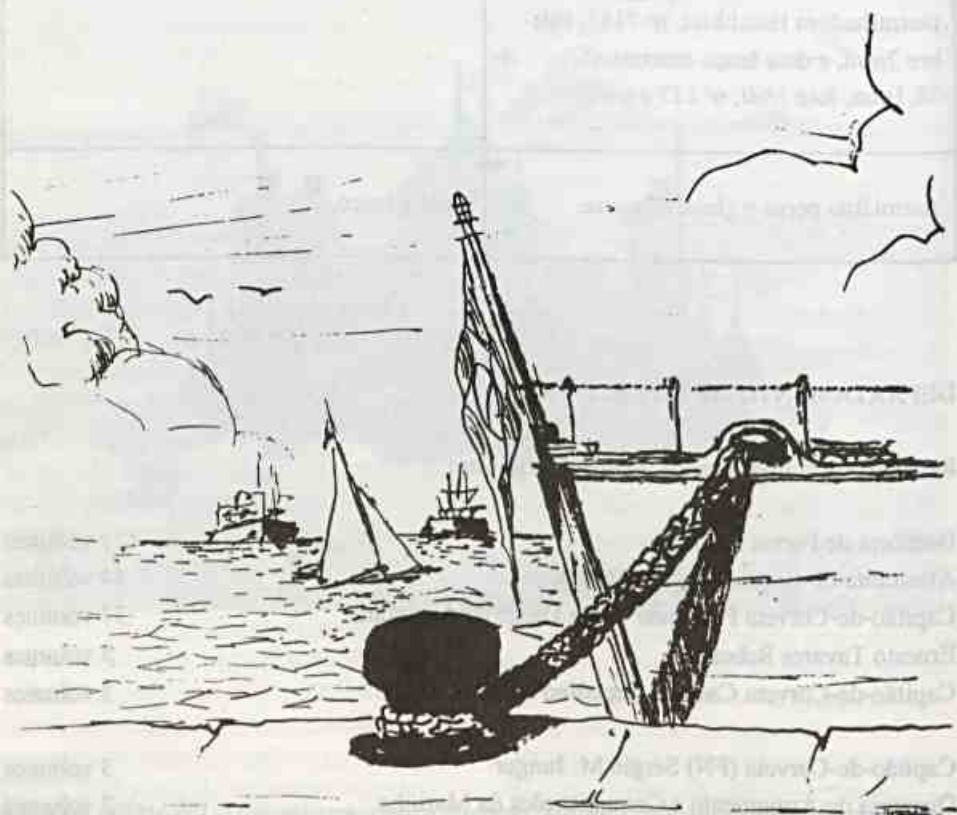
PEÇAS	DOADORES
Transceptor AN/UR 32 N/S 673; fuzil Smith-Corona, modelo 03-3A, nº 3709407; fuzil-metralhadora Hotchkiss, nº 2065, calibre 7mm; fuzil-metralhadora Hotchkiss, nº 7143, calibre 7mm, e dois lança-morteiros 38,1mm, lote 1/60, nº 127 e s/nº.	Centro de Eletrônica da MB, Equipe de Comunicações
Astrolábio persa e globo terrestre.	José Blanco

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA

Relação de volumes doados no último trimestre

Diretoria de Portos e Costas	129 volumes
Almirante-de-Esquadra Hugo Stoffel	44 volumes
Capitão-de-Corveta Fernando César Diogo de Alcântara	37 volumes
Ernesto Tavares Rebouças	5 volumes
Capitão-de-Corveta Caetano Tepedino Martins	3 volumes
Capitão-de-Corveta (FN) Sérgio M. Junger	3 volumes
Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha	2 volumes
Clésio Gabriel Di Biasi	2 volumes
Joaquim Martiniano Neto	2 volumes
Vice-Almirante (RRm) Helio Leoncio Martins	1 volume

Embaixador Roberto Luiz Assumpção de Araújo	1 volume
Adido Naval na Inglaterra, Suécia e Noruega	1 volume
Capitão-de-Mar-e-Guerra Rui da Fonseca Elia	1 volume
Escola Naval	1 volume
Elisio Gomes Filho	1 volume
Gonzalo Ortiz Diez Tortosa	1 volume
Helena Ferrez de Castro	1 volume
José Blanco	1 volume
Victor José Ferreira	1 volume



NECROLÓGIO

Almirantes:

Luiz Teixeira Martini
Hélio Garnier
Luiz Clóvis de Oliveira
Edgard Ramos Lameira
Mário de Faro Orlando
José Paulo de Albuquerque Guillobel
Paulo de Oliveira
Carlos Arthur da Silva Moura
Wandir das Neves Siqueira
Áureo Dantas Torres
Aymara Xavier de Souza
Arnoldo Hasselmann Fairbairn
José Francisco Pereira das Neves



LUIZ TEIXEIRA MARTINI
Almirante (1903-1992)

Natural do Rio de Janeiro, onde nasceu a 28 de maio de 1903, o Almirante Luiz Teixeira Martini ingressou na Escola Naval, Enseada Baptista das Neves (Angra dos Reis), em abril de 1920. Segundo-tenente em 31 de dezembro de 1924, primeiro-tenente em janeiro de 1927 e capitão-tenente em maio de 1931. Neste período, serviu no Encouraçado *São Paulo*, Contratorpedeiro *Piauí*, Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, Encouraçado *Minas Gerais*, Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, Escola Naval, Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, Navio-Escola *Almirante Saldanha*, Navio-Auxiliar *Prudente de Moraes*, Tênderes *Ceará* e *Belmonte* e no Reboador *Heitor Perdigão*, este último o seu primeiro comando, no posto de capitão-tenente.

Promovido a capitão-de-corveta em setembro de 1940, durante a Segunda

Guerra Mundial serviu na Força Naval do Nordeste, fazendo parte das guarnições dos navios que realizavam patrulha e escolta de comboios de navios mercantes, tendo a oportunidade de comandar a Corveta *Cabedelo* em operações de guerra, de maio a agosto de 1944. Por sua atuação nesse conflito, foi condecorado com Medalha Naval do Mérito de Guerra com duas estrelas e Medalha de Prata da Força Naval do Nordeste, destinada aos oficiais do Estado-Maior da Força e aos comandantes dos navios em operação de guerra.

Após a guerra, em agosto de 1945 foi promovido a capitão-de-fragata. Neste posto serviu como Capitão dos Portos do Estado do Rio Grande do Norte e comandou o Navio-Tanque *Marajó*. De abril de 1952 a janeiro de 1954, já no posto de capitão-de-mar-e-guerra, serviu como Capitão dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro; de fevereiro de 1955 a março de 1956, comandou o Navio-Escola *Duque de Caxias*, tendo realizado uma longa viagem de instrução de guardas-marinha.

Em junho de 1957, Luiz Teixeira Martini alcançava o posto de contra-almirante. No ano seguinte, assumiu o Comando do 3º Distrito Naval e, em abril de 1959, foi nomeado Diretor-Geral de Portos e Costas, cargo que ocupava quando foi promovido a vice-almirante. Neste posto, foi Comandante do 1º Distrito Naval de abril de 1960 a fevereiro de 1961. Em agosto de 1962 atingiu o posto de almirante-de-esquadra.

Em 15 de fevereiro de 1965, convidado pelo Presidente Castelo Branco, assumiu o cargo de Ministro Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas. Em julho de 1966 foi transferido para a Reserva no posto de almirante, contando mais de 42 anos de bons serviços prestados à Marinha e ao Brasil.

Além das condecorações por serviços de guerra, o Almirante Luiz Teixeira Martini recebeu a Medalha do Serviço Militar de platina, Ordem do Mérito Naval no grau de Grande Oficial, Ordem do Mérito Militar no mesmo grau, Medalha Marechal Caetano de Faria, Medalha Marechal Hermes, Medalha Marechal Souza Aguiar, Medalha Mérito do Trabalho e a Ordem do Mérito Aeronáutico, todas nacionais. De países amigos, ele recebeu a Medalha Grã-Cruz da Ordem Nacional do Mérito do Paraguai, Medalha de Grande Oficial da Ordem do Mérito Naval do Peru, Medalha de Comendador da Ordem Militar de Aviz de Portugal, Medalha de Comendador da Ordem do Mérito Militar de Portugal, Medalha de Comendador da Ordem Étoile Noire da França, Medalha de Comendador da Ordem de Dannebrog da Dinamarca e Medalha de Comendador da Ordem de Orange-Nassau da Holanda.

Faleceu no Rio de Janeiro, em 12 de dezembro de 1992, aos 89 anos de idade.



HÉLIO GARNIER SAMPAIO
Almirante (1907-1993)

Faleceu no dia 25 de janeiro de 1993 o Almirante reformado Hélio Garnier Sampaio, aos 85 anos de idade.

Natural do Rio de Janeiro, nasceu em 28 de abril de 1907 e ingressou na Escola Naval em maio de 1923.

Seu primeiro comando deu-se no Rebocador *Anibal de Mendonça*, em 1936, quando seu posto era de capitão-tenente. Promovido a capitão-de-corveta a 15 de dezembro de 1942, em plena mobilização do Brasil para enfrentar os países do Eixo na Segunda Guerra Mundial. Entre dezembro de 1943 a agosto de 1945, comandou a Escola de Aprendizes-Marinheiros da Bahia, prestando apoio às atividades dos Aliados em Salvador. Por sua participação no esforço de guerra, foi agraciado com a Medalha Naval do Mérito de Guerra com uma estrela.

Após a guerra, comandou a Corveta *Rio Branco* e o Submarino *Timbira*, este cumulativamente com o Comando da Flotilha de Submarinos, posteriormente, assumiu a Base de Submarinos, a qual comandaria de outubro de 1946 a janeiro do ano seguinte, então no posto de capitão-de-fragata. Ainda neste posto, comandou o Contratorpedeiro *Amazonas* no início da década de 50. Capitão-de-mar-e-guerra em setembro de 1952, de julho de 1953 a julho de 1955, serviu como adido naval junto à Embaixada do Brasil em Buenos Aires e comandou o Cruzador *Barroso*.

Em julho de 1958, atingiu o posto de contra-almirante, indo servir no Gabinete do Ministro da Marinha de novembro de 1958 a 31 de março de 1960, gestão do Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, finda a qual, já promovido a vice-almirante, passou ao cargo de Diretor-Geral de Eletrônica da Marinha. Posteriormente, exerceria os cargos de Comandante-em-Chefe da Esquadra, Diretor-Geral de Hidrografia e Navegação e de Inspetor Geral da Marinha, até 1965, quando passou para a Reserva, como almirante-de-esquadra.

Entre outras, foi condecorado com Medalha do Serviço Militar de platina, Ordem do Mérito Naval, Medalha Mérito Tamandaré, além de três medalhas estrangeiras.

LUIZ CLÓVIS DE OLIVEIRA Almirante (1908-1992)

Natural de Esplanada, na Bahia, Luiz Clóvis de Oliveira nasceu em 28 de agosto de 1908. Ingressou na Escola Naval em 28 de março de 1924 e, em setembro de 1928, ascendia ao oficialato.

Seu primeiro comando foi na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará, em 1941, no posto de capitão-tenente. Antes, servira no Vapor *Pará*, Cruzador *Bahia*, Tênder *Belmonte*, Encouraçado *São Paulo*, Navio-Mineiro *Laurindo Pita*, Encouraçado *Minas Gerais*, Contratorpedeiro *Piauhy*, Cruzador *Rio Grande do Sul*, Monitor *Pernambuco*, Flotilha de Mato Grosso, Canhoneira *Oyapock*, Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, Navio-Escola *Almirante Saldanha* e Canhoneira *Amapá*.

Em fevereiro de 1942, mês em que a Marinha Mercante brasileira perdeu três navios mercantes, o *Cabedelo*, o *Olinda* e o *Buarque*, torpedeados por submarinos do Eixo, o Capitão-Tenente Luiz Clóvis de Oliveira era nomeado imediato do Navio-Mineiro *Cabedelo*, passando, em julho, para o Contratorpedeiro *Santa Catarina* e posteriormente para o Encouraçado *São Paulo*. Após servir como imediato no *Almirante Frontin* (ex-mercante *Itassussê*), de julho a dezembro de 1943, passou para o Navio-Tanque *Marajó*, onde permaneceu até o fim da Segunda Guerra Mundial. Por sua atuação neste conflito, foi agraciado com a Medalha Naval do Mérito de Guerra, e Medalhas da Força Naval do Nordeste e da Força Naval do Sul, ambas de bronze, por efetivos serviços de guerra.

Por três períodos distintos, entre 1938 e 1949, serviu na Escola Naval como instrutor e professor de Artilharia, Balística, Matemática e Geometria Descritiva.

Após a guerra, já no posto de capitão-de-corveta, comandou o Contratorpedeiro *Bracuí*. Como capitão-de-fragata, entre janeiro de 1949 e março de 1953, comandou a Escola Almirante Baptista das Neves, o Centro de Instrução Almirante Tamandaré e o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, além do Contratorpedeiro *Amazonas*. Capitão-de-mar-e-guerra a partir de março de 1953, foi Diretor do Centro de Armamento da Marinha, Capitão dos Portos da Bahia e comandante do Navio-Transporte *Custódio de Mello*.

Em fevereiro de 1959 chegava ao Almirantado, sendo nomeado Diretor-Geral de Aeronáutica da Marinha, onde ficou até abril de 1961. Posteriormente, comandou o 3º Distrito Naval, a Força de Transporte da Marinha e, novamente, o 3º Distrito Naval, quando passou para a Reserva, no posto de almirante.

Faleceu no dia 23 de março de 1992, no Rio de Janeiro, aos 84 anos de idade.

censeamento e mobilização do pessoal e material da Marinha Mercante no esforço de guerra do Brasil.

Após a guerra, comandou o Navio-Auxiliar *Almirante Frontin* (ex-*Itassucê*) até dezembro de 1946, passando para a Base Naval de Recife, a qual comandou até fevereiro de 1949, já então no posto de capitão-de-mar-e-guerra. Dirigiu também o Serviço da Reserva Naval e comandou o Encouraçado *Minas Gerais*.

Contra-almirante em setembro de 1954, encerrou a carreira comandando o 6º Distrito Naval, passando para a Reserva em 1959 no posto de almirante.

Recebeu as seguintes condecorações: Medalha da Vitória da Primeira Guerra Mundial, Medalha Naval do Mérito de Guerra, Medalha do Serviço Militar de platina, Ordem do Mérito Naval no grau Grã-Cruz, e Medalha Mérito Tamandaré.

Faleceu no dia 28 de março de 1992, aos 95 anos de idade.



MARIO DE FARO ORLANDO
Almirante (1897-1992)

Mario de Faro Orlando nasceu em 19 de fevereiro de 1897, no Rio de Janeiro, ingressando na Escola Naval aos 16 anos. Segundo-tenente em 1917, em pleno desenrolar da Primeira Guerra Mundial, primeiro-tenente em dezembro de 1918 e capitão-tenente em maio de 1925. Neste posto, foi Capitão dos Portos de Sergipe e comandou o Submarino *F-1* e o Rebocador *Heitor Perdigão*.

Capitão-de-corveta em 1936, comandou o Submarino *Tamoio*, o Contratorpedeiro *Alagoas*, novamente Capitão dos Portos de Sergipe e comandou o Contratorpedeiro *Paraíba* em plena Segunda Guerra Mundial. Ainda neste conflito, serviu na Diretoria de Marinha Mercante, sendo o responsável pelo re-

EDGARD RAMOS LAMEIRA
Almirante (1903-1992)

O Almirante Edgard Ramos Lameira pertencia ao Quadro de Oficiais Engenheiros Maquinistas. Aspirante em maio de 1920, segundo-tenente em 1923, primeiro-tenente em 1926, capitão-tenente em 1930 e capitão-de-corveta em 1940. Neste período, serviu no Contratorpedeiro *Mato Grosso*, Encouraçado *São Paulo*, Contratorpedeiro *Maranhão*, Cruzador *Barroso* e Contratorpedeiro *Paraná*.

Com a entrada do Brasil na guerra, fez parte da guarnição do recém incorporado Contratorpedeiro *Mariz e Barros* durante todo o conflito, inclusive na viagem que este navio fez aos Estados Unidos para receber armamento e equipamentos para os serviços de patrulha e escolta de comboios que realizou durante a guerra. Entre outros serviços relevantes, escoltou os 1º e 4º Escalão da Força Expedicionária Brasileira com destino a Itália, em 1944. Por sua atuação na Segunda Guerra Mundial, foi agraciado com as seguintes condecorações: Medalha Naval do Mérito de Guerra, Medalha de Guerra, Medalha da Força Naval do Nordeste por efetivos serviços de guerra, Medalha de Serviço de Guerra e Medalha de Guerra do Ministério do Exército.

Após a guerra, foi designado para servir no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Promovido a contra-almirante em 1954, vice-almirante em dezembro de 1955 e almirante-de-esquadra em 1956,

passando para a Reserva neste mesmo ano no posto de almirante, com mais de 40 anos de bons serviços.

Faleceu no dia 16 de janeiro de 1992, no Rio de Janeiro, aos 89 anos de idade.



JOSÉ PAULO DE ALBUQUERQUE GUILLOBEL
Almirante (1912-1992)

José Paulo de Albuquerque Guillobel foi aspirante da turma de 1928, ingressando na Escola Naval aos 16 anos, e segundo-tenente em 1932. Serviu nos Contratorpedeiros *Maranhão*, *Alagoas*, *Parayba*, Tênder *Ceará*, Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul* e Navio-Escola *Almirante Saldanha*.

Com declaração de guerra aos países do Eixo feita pelo Brasil, foi transferido da Capitania dos Portos do Rio Paraná para a Comissão Naval do Brasil em Miami, em 1943, encarregado de receber os caças-submarinos cedidos pelos Estados Unidos e no preparo das respectivas guarnições para operar e instruir no Brasil sobre as modernas táticas anti-submarino, equipamentos nelas utilizados e outras atividades como controle de avarias, vigilância, combate a incêndio, salvamento no mar, etc.

De regresso ao Brasil no ano seguinte, comandou o Caça-Submarinos *Gurupá* até março de 1945. Sob seu comando, o navio realizou inúmeras missões de vigilância e comboios na costa brasileira, e em águas internacionais. Findo o conflito, foi condecorado com a Medalha Naval do Mérito de Guerra, Medalha da Campanha do Atlântico Sul da Força Aérea Brasileira, Medalha da Força Naval do Nordeste por comandar navio em operação de guerra.

Comandou também o Contratorpedeiro *Baependi*, foi chefe do Gabinete do Ministro da Marinha e comandou o Contratorpedeiro *Apá* até fevereiro de 1957. Neste ano foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra e nomeado Capitão dos Portos da Bahia, onde ficou até maio de 1959, passando, no ano de 1961, para o comando do Navio-Transporte *Ary Parreiras*. Foi ainda, interinamente, Diretor-Geral de Portos e Costas em 1963.

Promovido a contra-almirante em 1964 e a vice-almirante em agosto de 1966, quando passou para a Reserva no posto de almirante-de-esquadra.

Durante a carreira, foi condecorado com a Medalha do Serviço Militar de ouro, Ordem do Mérito Naval no grau de Grande Oficial, Medalha Mérito Tamandaré, Medalha Comemorativa do Centenário de Nascimento de Ruy Barbosa, Medalha Comemorativa, Medalha Comemorativa do Centenário do Pacificador, Medalha Comemorativa do Centenário do Nascimento do Marechal Gregório Thaumaturgo de Azevedo e outras condecorações nacionais e estrangeiras.

Faleceu no dia 29 de novembro de 1992, aos 80 anos de idade.

PAULO DE OLIVEIRA
Almirante (1910-1992)

Paulo de Oliveira nasceu em 29 de novembro de 1910, em Minas Gerais.

Aspirante de 1927, segundo-tenente em 1931, primeiro-tenente em 1933 e capitão-tenente a partir de dezembro de 1935, era especializado na arma submarina.

Quando o Brasil declarou guerra aos países do Eixo, encontrava-se servindo no Submarino *Humaitá*, como imediato, e onde ficou durante todo o desenrolar da guerra. A pedido do Comandante da 4ª Esquadra dos EUA, Almirante Ingram, o *Humaitá* foi deslocado para Recife com o fim especial de adestrar os navios e aviões pertencentes às Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos no Centro de Instrução de Guerra Anti-Submarino, o que constituiu em excelente contribuição ao esforço de guerra, principalmente para a Marinha dos EUA que muito o utilizou. Findo o conflito, foi condecorado com a Medalha Naval do Mérito de Guerra, Medalha da Força Naval do Nordeste por efetivo serviço de guerra embarcado e Medalha de Campanha do Atlântico Sul da Força Aérea Brasileira.

Após a guerra, comandou a Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina, como capitão-de-corveta, o Submarino *Tamoio* e o Navio-Tanque *Marajó*. Capitão-de-fragata em junho de 1951, comandou neste posto a Base Almirante Castro e Silva e o Tênder *Belmonte*.

Promovido a contra-almirante em agosto de 1962, comandou o 6º Distrito Naval até junho do ano seguinte.

Além das condecorações de guerra, recebeu durante a carreira a Medalha do

Serviço Militar de platina, Ordem do Mérito Naval no grau de Oficial e Medalha Mérito Tamandaré.

Passou para a Reserva em agosto de 1966, no posto de almirante-de-esquadra, contando mais de 44 anos de bons serviços.

Faleceu no dia 21 de novembro de 1992, aos 82 anos de idade.

CARLOS ARTHUR DA SILVA MOURA
Almirante (1914-1993)

Carlos Arthur da Silva Moura era natural do Rio de Janeiro, nascido a 8 de novembro de 1914. Aspirante, em 1931, segundo-tenente em 1935, primeiro-tenente em 1936 e capitão-tenente em 1940.

Até a Segunda Guerra Mundial, serviu no Encouraçado *São Paulo*, Contratorpedeiro *Piauí*, Rebocador *Muniz Ribeiro*, Contratorpedeiro *Sergipe*, Cruzador *Rio Grande do Sul*, Diretoria de Ensino Naval, Cruzador *Bahia*, Escola de Especialização de Armamento para Oficiais, Encouraçado *Minas Gerais* e Navio-Tanque *Marajó*. Durante a guerra, serviu na Escola Técnica do Exército, prestando serviços de engenharia de armamentos em apoio às forças combatentes, que lhe valeu a Medalha Naval do Mérito de Guerra.

Findo o conflito, passou para o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, serviu na Embaixada do Brasil em Washington e na Fábrica de Artilharia da Marinha. Após cursar a Escola Superior de Guerra, no posto de capitão-de-mar-e-guerra, serviu na Diretoria de Ensino da Marinha.

Contra-almirante em janeiro de 1964, dirigiu a Subdiretoria de Engenharia Civil até abril de 1965, quando passou para a Reserva no posto de almirante-de-esquadra, contando mais de 36 anos de serviço.

Além da condecoração de guerra, foi agraciado com a Ordem do Mérito Naval no grau de Oficial, Medalha do Serviço

Militar de ouro, Medalha Mérito Tamarandá e Medalha Marechal Hermes.

Faleceu em 30 de janeiro de 1993, aos 79 anos de idade.



WANDERLEI FERREIRA
Almirante (1914-1993)

Quando chegou o mandato de Paulo de Góes para o Rio de Janeiro, em 11 de junho de 1964, foi nomeado Almirante (1964) e assumiu o comando da Diretoria de Ensino Naval, em 30 de junho de 1964, com 50 anos de idade. Durante o Rio de Janeiro, onde permaneceu até o fim de 1965, concluiu um curso de especialização em Engenharia Civil na Escola Nacional de Engenharia de Petrópolis e, em 1965, recebeu o posto de capitão-de-mar-e-guerra com o 8º de sua carreira. Após a viagem de retorno a São Paulo, foi nomeado Diretor de Engenharia Civil da Diretoria de Engenharia Civil, em 11 de setembro de 1965, como Almirante de Esquadra. Foi promovido a almirante-de-esquadra (1965), primeiro-tenente (1935), segundo-tenente (1936) e capitão-tenente (1940) e a pedido do governo.



WANDIR DAS NEVES SIQUEIRA
Almirante (1932-1992)

Quando cumpria o mandato de Presidente do Clube Naval, para o qual foi eleito com expressiva maioria em 11 de junho de 1991, faleceu o Vice-Almirante (RRm) Wandir das Neves Siqueira, em 30 de julho de 1992, aos 60 anos de idade.

Natural do Rio de Janeiro, onde nasceu em 11 de março de 1932, concluiu seu estágio escolar na Escola Naval, a 5 de abril de 1952, recebendo a espada de guarda-marinha como o 8º de sua turma. Após a viagem de instrução a bordo do Navio-Escola *Duque de Caxias*, a primeira desse navio como NE, de 11 meses de duração, foi promovido a segundo-tenente (1953), primeiro-tenente (1955), capitão-tenente (1957) e a capitão-de-corbveta.

Neste período, serviu no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Con-

tratorpedeiro *Ajuricaba*, Diretoria de Eletrônica da Marinha, Navio-Aeródromo *Minas Gerais*, Estado-Maior da Armada. Promovido a capitão-de-fragata em 1966, comandou a Estação-Rádio da Marinha no Rio de Janeiro e serviu no escritório do Adido Naval e do Exército na Inglaterra. Promovido a capitão-de-mar-e-guerra, em abril de 1972, comandou o Navio-Transporte *Ary Parreiras*. Dirigiu a Comissão Gerencial de Projetos Especiais da Marinha até dezembro de 1979, já no posto de contra-almirante, e o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk.

Vice-almirante a partir de março de 1984, foi Diretor de Ensino e posteriormente Diretor de Aeronáutica da Marinha, quando foi transferido para a Reserva, em maio de 1988, contando mais de 40 anos de serviço.

Foi condecorado com a Ordem do Mérito Naval no grau de Grande Oficial, Medalha Militar de Ouro, Medalha Mérito Tamandaré, Ordem do Mérito Militar no grau de Comendador, Medalha Mérito Marinheiro com quatro âncoras, Ordem do Rio Branco no grau de Comendador e Medalha Mérito Santos Dumont.

ÁUREO DANTAS TORRES

Almirante (1911-1993)

Áureo Dantas Torres nasceu no Rio de Janeiro a 11 de fevereiro de 1911, ingressando na Escola Naval 17 anos depois. Segundo-tenente a partir de outubro de 1932, até atingir o posto de capitão-de-corveta, em dezembro de 1944, desempenhou inúmeras comissões fazendo parte das guarnições do Cruzador *Bahia*, Contratorpedeiro *Parayba*, Encouraçado *Minas Gerais*, Tênder *Belmonte*, Gabinete do Ministro da Marinha e Diretoria de Armamento, passando, com a entrada do Brasil na guerra, a servir como imediato da Corveta *Cananéia* em operações de escolta de comboios e patrulha no Atlântico Sul, recebendo, ao fim do conflito, a Medalha Naval do Mérito de Guerra e a Medalha da Força Naval do Nordeste de prata por efetivos serviços de guerra.

Ao final da Segunda Guerra Mundial, já no posto de capitão-de-corveta, voltou a servir na Diretoria de Armamento e, posteriormente, comandou o Contratorpedeiro *Bocaina*. Como capitão-de-fragata comandou o Contratorpedeiro *Marcelio Dias* e como capitão-de-mar-e-guerra o Cruzador *Tamandaré*, foi Comandante Militar da Companhia de Navegação Costeira (por breve período, em 1960) e Capitão dos Portos do Estado de São Paulo.

Contra-almirante em outubro de 1964, comandou o 5º Distrito Naval e foi diretor-geral de Eletrônica da Marinha de 1966 a 1969, quando, já no posto de

vice-almirante, passou a exercer o cargo de diretor de Aeronáutica da Marinha, sua última comissão na ativa, passando para a Reserva em março de 1971, contando mais de 40 anos de bons serviços.

Faleceu no dia 10 de março de 1993, no Rio de Janeiro, aos 82 anos de idade.



AYMARA XAVIER DE SOUZA
Almirante (1928-1992)

Aymara Xavier de Souza, nascido no Rio de Janeiro a 7 de fevereiro de 1928, pertenceu a turma de guardas-marinha que realizou a viagem de instrução a bordo do Navio-Escola Almirante Saldanha em 1951.

Serviu nos Contratorpedeiros *Apa*, *Araguaia*, *Marcílio Dias*, *Amazonas*, *Bauru* e *Babitonga*, Diretoria de Aeronáutica, Comissão Naval do Brasil em Washington, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia, Gabinete do Ministro da Marinha e Comando-em-Chefe da Esquadra.

Seu primeiro comando foi o Contratorpedeiro *Piauí*, entre 1969 e 1970, no

posto de capitão-de-fragata. Capi-tão-de-mar-e-guerra a partir deste ano, comandou o 2º Esquadrão de Contratorpedeiros de março de 1974 a abril do ano seguinte.

Em abril de 1977, promovido a contra-almirante, comandou o 6º Distrito Naval. Neste posto, comandaria ainda a Força Aeronaval, o Comando Naval de Brasília e seria Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais a partir de agosto de 1981, cargo que exercia quando foi promovido a vice-almirante.

Encerrando a carreira no Serviço Ativo, foi Diretor de Aeronáutica da Marinha de outubro de 1982 a agosto de 1984, sendo, no mês seguinte, transferido para a Reserva, contando mais de 40 anos de bons serviços.

Foi agraciado com a Medalha Militar de Ouro, Medalha Mérito Tamandaré, Ordem do Mérito Naval no grau de Grande Oficial, Ordem do Mérito Aeronáutico no grau de Comendador, Ordem do Rio Branco no grau de Grande Oficial, Medalha Mérito Santos Dumont e Medalha do Pacificador.

Faleceu no dia 11 de julho de 1992, aos 64 anos de idade.



ARNOLDO HASSELMANN FAIRBAIRN
Almirante (1910-1992)

Arnoldo Hasselmann Fairbairn nasceu no Rio de Janeiro em 30 de julho de 1910 e faleceu nesta mesma cidade no dia 11 de fevereiro de 1992.

Aspirante do Corpo de Intendentes da Marinha em 31 de dezembro de 1929, segundo-tenente intendente em maio de 1931 e primeiro-tenente em setembro de 1934. Teve a carreira interrompida em 1938, no dia 11 de maio, quando liderou um grupo de sargentos integralistas na ocupação do edifício do Ministério da Marinha. Nesta ação, ao entrar sozinho no prédio, foi gravemente ferido pelo oficial de serviço, Capitão-de-Mar-e-Guerra Silvino Pitanga, mas, mesmo deitado, participou da luta. Com o armamento encontrado no edifício, seu grupo ocupou a Ponte Arnaldo Luz pa-

ra evitar a descida dos fuzileiros navais do quartel da Ilha das Cobras e controlou o cais fronteiro, prendendo os oficiais que se dirigiam aos seus navios.

Derrotada a Intentona Integralista, perdeu a patente e o posto por ter sido condenado pelo Tribunal de Segurança Nacional a um ano e quatro meses de prisão, sendo demitido da Marinha.

Anistiado em 1946, reverteu ao Serviço Ativo em outubro do mesmo ano, no posto de capitão-de-corveta.

Capitão-de-fragata em 1951, foi nomeado encarregado do Departamento de Intendência do Navio-Escola *Almirante Saldanha* em sua XII viagem de instrução. Capitão-de-mar-e-guerra a partir de 1954, quando dirigia o Serviço de Subsistência da Marinha, dirigiu também o Centro de Controle de Estoques até maio de 1961.

Promovido a contra-almirante em julho de 1962, e a vice-almirante em dezembro de 1965, exerceu o cargo de Diretor de Intendência da Marinha até maio de 1970, quando passou para a Reserva.

Durante a carreira, fez-se merecedor da Medalha do Serviço Militar de ouro, Ordem do Mérito Naval no grau de Grande Oficial, Medalha Mérito Tamandaré, Medalha Comemorativa do Centenário do Nascimento de Ruy Barbosa, Estrela da Grande Comora da República Francesa.



JOSÉ FRANCISCO PEREIRA DAS NEVES
Almirante (1917-1992)

Aspirante de 1935, José Francisco Pereira das Neves recebeu a promoção a segundo-tenente em janeiro de 1941. Natural do Rio de Janeiro, onde nasceu a 26 de novembro de 1917, foi promovido a primeiro-tenente em novembro de 1942, em pleno esforço de guerra do Brasil contra os países do Eixo.

Na Segunda Guerra Mundial serviu no Encouraçado *São Paulo* e no Tênder *Ceará*, onde permaneceu até o final do conflito, fazendo jus a Medalha Naval do Mérito de Guerra.

Serviu também no Navio-Tanque *Marajó*, no Contratorpedeiro *Babitonga*, no Serviço da Reserva Naval, Escola Naval, Navio-Transporte *Custódio de Melo*, Estado-Maior da Armada, Secretaria Geral do Conselho de Segurança Na-

cional e Comando da Flotilha de Contratorpedeiros. Em outras comissões, serviu como diretor-executivo da Caixa de Construção de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha (capitão-de-fra-gata), Comandante do Esquadrão de Minagem e Varredura (capitão-de-mar-e-guerra), presidente da Comissão de Promoção do Pessoal Civil da Marinha e Diretor do Pessoal Civil, passando depois para a Escola Superior de Guerra (contra-almirante).

Transferido para a Reserva em dezembro de 1971, contando mais de 42 anos de serviços.

Além da condecoração de guerra, recebeu durante a carreira Medalha do Serviço Militar de ouro, Ordem do Mérito Naval no grau de Comendador, Medalha Mérito Tamandaré, Medalha Comemorativa do Centenário do Nascimento de Ruy Barbosa e Medalha da Estrela Negra no grau de Oficial oferecida pelo governo da França.

Faleceu no dia 2 de dezembro de 1992, aos 75 anos de idade.

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

AE (RRm)	Bernard David Blower
AE (RRm)	Eddy Sampaio Espellet
VA (RRm)	Dimas Lopes da Silva Coelho
VA (Ref?)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
VA (RRm)	Mauro Brasil
CMG (Ref?)	José Geraldo da Costa Cardoso de Melo
CMG (RRm)	João Oswaldo Pirassinunga
CC (EN)	Maurício Kiwielewicz
FC/NS	Jacir Roberto Guimarães
Estagiária	Adriana Paula Campos Borges

ARGENTINA

ESGN, junho de 1991 — p. 47-55
A intuição profissional como instrumento operativo — Capitão-de-Corveta Jorge Marcos Ferrari

O desempenho operativo pode se distinguir em características determinadas, como a segurança nos conhecimentos, objetividade nas análises, e, em certas ocasiões, a tarefa operativa necessita enfrentar riscos em missões que as inúmeras regras táticas genéricas não são suficientes para alcançar o êxito final. A esse respeito, o Capitão-de-Corveta Jorge Marcos Ferrari, da Marinha argentina, destaca certas qualidades que devem ser somadas ao cumprimento de uma missão: engenho, rapidez e intuição para salvar o problema.

Ele diz também que “a ciência e a arte podem coexistir na guerra”, pois “a arte é a expressão da capacidade criadora e todos os homens que se destacaram nas guerras são homens de pronunciada força criadora e rica imaginação, aos quais tampouco falta a base de amplos conhecimentos”.

A concepção da guerra como ciência contempla que no planejamento das operações navais intervém um acúmulo de dados científicos, como ponderações, probabilidades, estatísticas, simulações, antecedentes, características e assessoramentos que, organizados mediante algum método ou procedimento que lhe confira uma ordem lógica, conduzem a resolver um problema. Mas o autor prossegue dizendo que “este não é o único resultado a que se pode chegar”, caso contrário, provocar-se-ão importantes consequências.

O Capitão-de-Corveta Ferrari afirma que "o homem da Armada que conduz, quanto mais ascende em escala hierárquica, requer um modelo de condução cada vez mais perfeita em sua tarefa de decisão", sendo imprescindível que "possua inteligência e critério, agudeza de juízo, realismo, determinação, objetividade e audácia", para idealizar a figura do condutor. Mas, segundo o autor, "um oficial naval tem tendência a sujeitar-se aos aspectos quantitativos que se apresentam num conflito", onde somente "contemplam a obsessiva tendência a dominar números, cifras, porcentagens e demais cálculos", e adverte, dizendo que "a lógica não garante a segurança para lograr o êxito".

Ele observa que não se pretende abandonar os conceitos teóricos, mas deve-se incorporar um fator muito discutido e considerado pelo homem que conduz: a intuição. São feitas considerações a respeito das definições de personalidades em relação ao termo intuição, proporcionando uma conseqüente análise do autor: "para uma eficaz tomada de decisões, desde Napoleão e Wellington até nossos dias, é necessário ver claramente a realidade de uma situação".

O Capitão-de-Corveta Ferrari analisa e estuda a intuição, afirmando que "na vida cotidiana aplicamos a intuição conscientemente e sem temor e nas decisões cruciais a evitamos categoricamente, provocando em muitos casos o abandono de uma possibilidade que proporcionaria um resultado adequado".

Finalizando, o autor diz que, em certas tarefas operacionais, "o desconhecido e o imprevisto obrigam a atuar com celeridade e nada do aprendido ou praticado, ou já vivido, parece ser suficiente". Ele prossegue concluindo que, nestas ocasiões, "é necessário tomar distân-

cia do problema, ter a virtude emocional de serenar-se, abrir-se a um novo modo de ver as coisas, aplicando o engenho e a criatividade e ver a realidade tal qual se apresenta. Ainda que exista um trâmite lógico para chegar à intuição, estas qualidades podem servir de guia para resolver os problemas imprevistos que se apresentarem".

BRASIL

Revista PRAVALER

Que educação queremos? — Cármine Antônio Savino Filho

A abordagem das discussões sobre a educação no Brasil não agrada o autor que critica os assuntos levados a debate como a qualificação profissional dos educadores, sua baixa remuneração, a ausência de recursos instrucionais modernos, o uso de processos didáticos e pedagógicos já ultrapassados por considerá-los não prioritários e operacionais. Ele expõe sua preocupação e afirma que o problema caracteriza-se por ser uma questão política, pois "as doenças da educação revelam algo mais sério, mostram um grande, um imenso doente — a nação.

Mas ele ressalta que a abordagem política ainda não se configura como a gênese da problemática educacional brasileira. A grande e perturbadora questão é que "a educação não sabe para onde ir, porque a própria nação, de resto, não sabe para onde se guiar". Para Cármine Antônio, a educação é conduzir e guiar, somente restando saber para onde. Exemplificando esta problemática, ele cita um diálogo entre Alice e o Coelho no País das Maravilhas: "Quando não se sabe para onde ir, qualquer caminho serve."

Ele prossegue dizendo que falta à nação um projeto de construção nacional que englobe a construção de si mesma e, por consequência, um projeto educacional adequado à sua formação. Na ausência de "um claro projeto de construção nacional, qualquer caminho que a educação venha a trilhar é igualmente bom e mal, aleatoriamente. Levará a qualquer parte e, portanto, a parte alguma".

"É exatamente aí que a questão se torna complexa. Um projeto educacional pode ser o *conductor* do projeto de construção nacional. E que projeto é este? Que tipo de sociedade queremos construir? Quais os valores éticos sobre os quais estabeleceremos as raízes de nossa cidadania?"

Depois desta análise, a discussão implica em outro fator complexo e importante: a quem caberia definir este projeto? À sociedade? O autor supõe hipóteses e pergunta: "Quem há de substituir a sociedade (ainda que inviabilizada em seu papel, em razão do predomínio sócio-político-econômico de alguns de seus segmentos) na construção do Projeto Nacional? Ninguém. Não há de ser qualquer um *conductor* quem outorgará esse Projeto, qual Moisés a receber de Jeová as Tábuas da Lei no Monte Sinai".

"Chegamos agora no que acreditamos ser a essência do problema, não apenas educacional, mas de todo o momento nacional: *primeiro*, não há como substituir a Nação na decisão do projeto de sua autoconstrução; *segundo*, as várias vontades do pluralismo nacional estão, em sua maior parte, aprisionadas em conjunturas e injunções político-econômicas que lhe viciam o exercício de sua própria vontade; *terceiro*, há que educar a sociedade para a consciência de sua própria vontade decorrente de suas necessidades naturais, não impostas; *quarto*, esse processo de educação pressu-

põe a existência prévia de um projeto de definições de objetivos... Ou seja, a educação da sociedade pressupõe definições que somente podem ser tomadas através da educação. Estamos rodando em círculos, como em toda petição de princípios."

O autor, para finalizar, diz que sabemos que "é inútil discutir a *embalagem* da educação, se não conhecermos seu *conteúdo*", mas avisa que "conhecer claramente o problema é estar a meio caminho da solução".

Segurança & Defesa, n.º
Reflexões sobre a defesa nacional — I —
Eduardo Italo Pesce

"É tão persuasiva a doutrinação sobre a pretensa inutilidade dos Exércitos, que muitos de nós mesmos, como que abalados na confiança de nossa destinação, nos pomos a justificar um papel a desempenhar, como se já não fôssemos indispensáveis à segurança de nossas nações. Esta é uma das razões, creio eu, pelas quais procuramos dar ênfase àquilo que se convencionou chamar de *ação cívica*, nem sempre sincera, e tantas vezes feita para disfarçar ou compensar o que realmente devemos fazer." Tomando esse pensamento do Coronel Otávio Costa pronunciado em 1986 como epígrafe do seu artigo, o Professor Pesce prossegue na discussão sobre o novo papel das Forças Armadas no Brasil criticando os que querem direcionar os militares para as atividades de caráter cívico-social.

Para ele, a função das Forças Armadas estabelecida na Constituição depende de uma política de defesa definida e de uma concepção estratégica autônoma de preservação dos interesses vitais do Brasil, caracterizando soberania como a capacidade de um Estado em submeter

os demais à sua vontade, por meios violentos ou não, visando à preservação de seus interesses e objetivos.

Com o fim da guerra fria, prossegue citando o Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, "o mundo está passando de um sistema de poder caracterizado por alta confrontação e baixa instabilidade para outro, de baixa confrontação e alta instabilidade", eliminando os riscos de um conflito global e aumentando o risco de conflitos regionais. A outra ameaça, ainda segundo Pesce, seria a confrontação Norte-Sul em torno de fatores tecnológicos, imigração, narcotráfico, meio ambiente e a cobiça às reservas minerais dos países em desenvolvimento. Neste caso, comenta o autor, as grandes potências do Hemisfério Norte interviriam nos países periféricos caso esses tenham conflitos étnicos em seu território, não preservem o meio ambiente ou não atendam aos interesses das grandes potências.

Diante desses problemas, Pesce diz que o Brasil necessita de um projeto nacional de desenvolvimento auto-sustentado que, sem descuidar das prioridades sociais e econômicas, não se esqueça do reaparelhamento das Forças Armadas. "A fim de garantir sua sobrevivência como nação una e soberana no século XXI, nosso país deve desenvolver uma concepção estratégica própria, além de ter uma política voltada para a preservação de seus interesses vitais, num contexto de interesses internacionais competitivos e conflitantes — pois as relações interestatais são fundamentalmente *relações de poder*", concluiu.

Segurança e Defesa, nº 41

Aviação Naval — Um passo adiante —
Mário Roberto Vaz Carneiro

Com a revogação da lei que impedia a operação de aeronaves de asa fixa em plataformas flutuantes, no dia 29 de janeiro de 1989, pelo Parlamento, a Marinha italiana iniciou oficialmente o projeto que tem a participação do Navio-Aeródromo *Giuseppe Garibaldi*, com capacidade para operar um máximo de 18 Helicópteros *Sea King*, podendo transportar 12 no hangar (dimensões de 110 x 15 x 6m) e seis no convés de voo, cuja largura é ligeiramente menor que a da classe britânica *Invincible*; possuindo ainda dois elevadores de 18 x 10m. A partir daí, a Marinha passou a procurar uma aeronave adequada. Na verdade, a escolha teria que ser feita entre o *Sea Harrier* e o *AV-8B*. O que a Marinha italiana queria, a longo prazo, era obter uma capacidade de defesa aérea para sua frota sem depender dos *F-104S Starfighter* ou do *Tornado* da Força Aérea, pois o conseqüente aumento de flexibilidade lhe permitiria inclusive operar de forma independente em teatros *fora de área*. A opção acabou sendo pelo *AV-8B*, que possui uma capacidade de combate aéreo não muito diferente da do *Sea Harrier*, já que os dois empregam o míssil *AIM-9 Sidewinder*. O potencial do *Sea Harrier* só será totalmente aproveitado quando o avião dispuser de mísseis capazes de engajar alvos fora do alcance visual, ou seja, quando estiver armado com o míssil americano *AIM-120*. Assim, o *Giuseppe Garibaldi* possivelmente operará uma mistura de *Harrier* e helicópteros, num grupo aéreo que disporá de capacidade multiemprego (anti-superfície, anti-submarino e antiaéreo).

CHILE

Revista de Marina, nº 4, 1992 — p. 407-412

O conflito sérvio-croata — Capitão-de-Fragata Alejandro Cahis Patiño

O esfacelamento da República Socialista Federativa da Iugoslávia e a guerra de secessão hoje instalada é o objeto da análise esclarecedora do militar chileno, através de um artigo que trata da sua posição geopolítica, pois ocupa parte fundamental da península dos Balcãs, por onde tem passado ao longo da história distintas civilizações com ambições imperialistas e hegemônicas, e de sua civilização, composta de seis repúblicas e duas regiões autônomas, com 24 milhões de habitantes, oito nacionalidades, três religiões, quatro idiomas e dois alfabetos, resultado de uma história de invasões e de influências estrangeiras que vai desde o Império Romano até sua reorganização no pós-Segunda Guerra Mundial.

Patiño informa que a Iugoslávia foi formada após a derrota dos impérios austro-húngaro e otomano na Primeira Guerra Mundial, unindo eslovenos, croatas e sérvios. Invadida pela Alemanha e Itália na Segunda Guerra, algumas repúblicas declararam-se independentes, retornando à federação anterior no pós-guerra, sob a liderança do comunista Josip Broz, o *Marechal Tito*, que teve o novo regime reconhecido pelas potências ocidentais e governou o país fora da esfera de Moscou durante 35 anos. Após sua morte, em 1980, renasceram os movimentos nacionalistas que conduziu a crise atual sobressaindo as diferenças étnicas até então abafadas.

Segundo o Capitão-de-Fragata Patiño, a crise iugoslava explodiu quando os sérvios negaram-se a cumprir a constituição que estabelecia a rotatividade na presidência da federação entre as seis repúblicas e as duas províncias que compunham a Iugoslávia. O presidente da Croácia, diante desta medida que o impediu assumir o governo e apoiado por 95% dos croatas, em 25 de junho de

1991, declarou a independência do seu país, no que foi acompanhado pela Eslovênia, medida esta que provocou a intervenção do Exército Federal, até então à margem da crise.

Composto em 65% de oficiais sérvios e com as tropas firmemente arraigadas no pensamento comunista, o Exército mobilizou os reservistas sérvios e atacou os separatistas. Na Eslovênia o Exército aplicou a doutrina convencional de controle de zonas povoadas, pontos estratégicos e castigo aéreo. Enquanto isso, as minorias sérvias dos territórios separatistas empenhavam-se em combate de guerrilha com o objetivo de criar enclaves para, posteriormente, integrá-los à Sérvia.

O autor informa que a Comunidade Econômica Européia (CEE), inicialmente, rechaçou a independência da Croácia e da Eslovênia e impôs embargos econômicos forçando os partidos ao diálogo. Como todas essas tentativas foram infrutíferas, os países ocidentais passaram a apoiar a Croácia e a Eslovênia diretamente e intensificaram as pressões na ONU contra a Sérvia. Patiño recorda que a iniciativa da CEE foi a primeira manifestação concreta dos europeus no sentido de constituir, "a longo prazo, uma estrutura própria de segurança e defesa em âmbito regional sem os EUA". Ele diz também que, com a declaração de independência da Bósnia-Herzegovina, o Exército Federal foi abrigado a abrir mais uma frente, debilitando-se mais ainda e fazendo crer que não alcançará os objetivos programados.

A Marinha, em mãos sérvias — prossegue o autor —, foi determinante para a sua supremacia no conflito, ao impor bloqueios aos separatistas e garantir seu próprio suprimento operando os portos de Montenegro, por não ser um país litorâneo. Já a Croácia, por não ter forças navais, viu cair

em mãos inimigas seus portos e cidades costeiras, impedindo-a de receber auxílio do exterior e também de impedir os sérvios o acesso ao petróleo.

Finalizando, ele diz que o êxito sérvio demonstra claramente "uma concepção de unidade da guerra" e que, "nesse conflito aparecem claramente duas missões da Armada em tempo de guerra: controle do mar e projeção do Poder Militar da nação através do Poder Naval", conclui.

ESPANHA

Revista de História Naval, 1º trimestre de 1992

Princípios estratégicos estabelecidos há dois milênios — Contra-Almirante F. Fernando de Bordejé y Morencos

"Quando se diz que na vida não há nada novo nem definitivo, não se faz mais do que afirmar uma realidade. É o que sucede com os tratados da arte da guerra, concebidos em sua maior parte por alguns estrategistas chineses, entre os séculos IV e III antes de Cristo." Esta sentença, proferida pelo Almirante Morencos, da Marinha espanhola, é confirmada ao longo do artigo, ao serem coadunadas as principais estratégias empregadas em conflitos recentes com os fragmentos de tratados de guerra chineses produzidos há cerca de dois mil anos.

O fato desses textos terem chegado aos nossos dias, o autor atribui ao jesuíta Joseph Marie Amyot, que os descobriu na China e fez publicar em Paris e também em Pequim, na segunda metade do século XVIII, sob o título *Arte militar dos chineses e recompilação dos antigos tratados sobre a guerra*, que teria influenciado Napoleão.

No século seguinte, continua Morencos, foi publicado na Itália um pequeno livreto intitulado *A arte da guerra*, em nome de Sun-Zu. Em 1992, na França, foi editado *A arte militar dos antigos chineses*, volume este que chamou a atenção do escritor e militar inglês Lidell Hart, que advertiu para a atualidade desses textos arcaicos, isto em 1927.

As doutrinas e suas aplicações

Os chineses consideraram a arte da guerra a partir de um ponto de vista exclusivamente psicológico, preconizando o desenvolvimento das aptidões individuais voltadas para o grupo, estabelecendo o princípio de que "a força de um povo reside na unidade de sentimentos e de ação". Também vem dos chineses o axioma de que "a liberdade de ação, economia de forças, iniciativa, controle e surpresa" são os principais elementos de uma estratégia.

"O único fim ou objetivo da guerra — diziam os chineses — não é somente anular a vontade de luta do inimigo, e sim subjugá-lo, debilitar seu moral antes de empreender qualquer ação decisiva". Foram eles que criaram o conceito de manobra ligada intimamente com a mobilidade e a dispersão, ou seja, tática e estratégia, e estranhariam os conceitos de guerra estática e de frente contínua, empregados na Primeira Guerra Mundial, já que há cinco séculos a.C. eles viam na rapidez de movimentos as grandes possibilidades de infiltração em profundidade nos dispositivos inimigos.

O militar espanhol informa que os revolucionários sempre empregaram esses princípios. Karl Marx, em 1852, afirmava: "a defesa é a morte na luta revolucionária; o ataque é a melhor defesa; ata-

car e retirar-se para não estar nunca inativo; se no aspecto global de uma guerra revolucionária os movimentos podem ser estrategicamente defensivos, a tática deve ser sempre ofensiva". Ou seja, "estar em todas as partes e não estar em nenhuma, levando consigo as próprias bases". Esta guerra de movimentos foi empregada pelos comunistas do Sudeste asiático com sucesso. Como exemplo, Morencos cita a grande marcha de Mao Tsé-Tung e as manobras do general vietnamita Vô Nguyễn Giap. Por outro lado, ele diz que os vietcongues, ao desobedecerem esses postulados, sofreram pesadas baixas ao oferecer resistência a uma ofensiva norte-americana na cidade de Huê, esquecendo uma regra fundamental da doutrina chinesa: "jamais oferecer um objetivo ao adversário".

Também a Marinha dos EUA, na Segunda Guerra Mundial no Pacífico, empregou com sucesso os princípios de mobilidade e dispersão, quando, graças a seu poder aéreo embarcado, logrou uma grande mobilidade para projetar-se sobre consideráveis espaços estratégicos, lembrou Morencos.

"Quem ganhar cinco batalhas cairá exausto; os que alcançarem quatro se enfraquecem; os que, por sua vez, vencerem três vezes obterão um certo domínio; os que lograrem duas vitórias fundarão um reino; e os vencedores de uma só ganharão um império." Com este postulado, os chineses introduziram o princípio do aniquilamento total, através de Se-Ma, que proclamou: "um exército forte e bem disciplinado não deve perder seu tempo em escaramuças nem combate menores, que não conduzem a nada decisivo, e sim provocar o quanto antes uma batalha que assegure uma vitória completa".

Finalizando, o Almirante Morencos comenta: "A vida guarda infinitas surpresas

e não é menor a coincidência de tais bimi-lenários princípios com os que a esta mesma hora se sustentam e praticam".

Revista General de Marina, julho de 1992 — p. 9-20

Reflexões sobre os princípios — Vice-Almirante José Luis Torres Fernández

De um discurso pronunciado na Escola Naval Militar, em Marín, a 27 de março de 1987, quando ocupava o cargo de comandante-em-chefe da Esquadra espanhola, onde afirmou que os militares "têm o patriotismo como eixo de vida, a honra como culto, o trabalho e o sacrifício como vocação, a disciplina e companheirismo como devoção, a valentia como ofício e a austeridade como norma", o autor faz algumas reflexões sobre os princípios mencionados naquela ocasião.

Ele diz ser a obediência, a cortesia, a lealdade, a honra, a bravura, a reputação, a opinião, a perseverança, a paciência e a humildade é a origem e razão de ser dos militares. Obediência, para ele, envolve os conceitos de mando e de vontade, que conduzem à hierarquia, fundamental para a existência das Forças Armadas, e é uma ação de ordem superior, própria e exclusiva dos seres racionais, que deve ser "rápida, pontual, inteligente e espontânea", qualifica.

Ele também fala da importância dos princípios de valor, lealdade, honra e disciplina.

O Almirante Fernández diz que, nas ocasiões de risco e perigo, o militar deve mostrar, principalmente aos subordinados, o valor, o talento e a perseverança, fazendo-se credor da estima de seus superiores quando cumpre com exatidão suas obrigações, o que é também o prin-

cípio de lealdade: “adequação da conduta no cumprimento do que exige a fidelidade, a honra e o caráter”.

Quanto à disciplina, Fernández diz que “é uma espécie de manutenção preventiva do caráter e a justiça o corretivo”. A disciplina seria “o compêndio de todas as virtudes militares” e, entre outras técnicas para a sua manutenção, ele indica as bandas militares e os cantos coletivos, com a finalidade de manter o gesto que possibilita a obediência, citando o exemplo da força-tarefa britânica na campanha das Malvinas, que, escrupulosamente, incluiu uma banda de música.

Por fim, o militar espanhol fala do companheirismo e da difícil tarefa de conduzir homens nas atividades castrenses de todo o tipo, aconselhando cautela nessas relações e, principalmente, atenção às suas satisfações pessoais, pois “quando não se recebe o necessário, o que se produz não é suficiente, aparece um estado de angústia, de insatisfação, de infelicidade”. E conclui: “Na harmonia entre o corpo e o espírito reside o equilíbrio da vida, em poucas palavras, a felicidade”.

Revista General de Marina, outubro de 1992 — p. 345-349

Uma resposta para a Nova Ordem — Capitão-de-Mar-e-Guerra Ángel Tafalza Balduz

O fim da guerra fria tem obrigado todas as nações a repensarem suas estratégias militares, como é o caso da Espanha, em processo de revisão da sua doutrina estratégica nacional, até então umbilicalmente ligada à OTAN e limitada à defesa do eixo Ilhas Baleares — Estreito de Gibraltar — Ilhas Canárias. Em sua matéria, a qual considera *provisória*

diante da velocidade com que evolui a situação internacional, o Comandante Balduz diz que o fim do conflito Leste/Oeste deu lugar ao surgimento de rivalidades regionais, nacionalismos e a uma Nova Ordem, onde o conceito de soberania foi substituído pelo poder de intervenção em assuntos internos de nações que firam conceitos ainda não bem claros de convivência internacional. Assim, a situação atual é “muito mais volátil e suscetível de inflamar-se que a anterior”, comenta.

Balduz diz que esta reorientação estratégica é muito difícil, tal era a penetração da idéia de dissuasão nos países partícipes da OTAN. Ele lembra a conversa que teve com um oficial de informação aliado, que lhe disse conhecer mais a Marinha soviética do que a sua própria. Mas, ressalta o fato de o eixo citado abarcar os interesses vitais da Espanha e cuja defesa “não deve necessitar da ajuda positiva de nossos aliados, ainda que, naturalmente, seja bem-vinda”.

O militar espanhol admite a delicada posição na participação de seu país em alianças de intervenção militar em outras nações, devido às possíveis respostas em uma escalada, e coloca novamente em discussão o papel que desempanharia a União da Europa Ocidental (UEO), entidade criada em 1954 com o objetivo de constituir sua própria comunidade de defesa e da qual fazem parte os países-membros da CEE, em oposição à OTAN e à hegemonia norte-americana. “Sem dúvida, o próximo adversário não será tão potente como o que motivou a criação da OTAN e pode ser que os outros foros sejam um marco suficiente para legitimar e coordenar as ações”, admite.

Quanto à política militar de seu país, Balduz diz que dentro da zona de exclusivo interesse estratégico seriam repeli-

dos pela força os ataques ao território nacional, as ações que impeçam as comunidades navais ou aéreas entre a península e o resto do território, a provocação de catástrofes ecológicas, penetrações ilegais nas fronteiras e ataques a navios, aeronaves ou instalações nacionais na zona econômica exclusiva. Fora desta zona e em aliança com nações amigas, a resposta seletiva com força militar seriam contra os ataques de entidades estrangeiras a pessoas ou interesses espanhóis, a interrupção violenta de fornecimento de matérias vitais, alteração de fronteiras pela força, provocação voluntária de catástrofes ecológicas, pirataria, tráfico de escravos e de drogas e vulnerações dos direitos humanos ou guerra civil, conclui.

ESTADOS UNIDOS

Proceedings, fevereiro de 1992

O submarino invisível do ano 2010 — Capitães-de-Fragata da Reserva (US Navy) William N. Pugliese e Terence L. Tinkel

Os rápidos avanços na tecnologia do submarino, demonstrados pelos submarinos convencionais do mundo inteiro e pelos nucleares de ataque norte-americanos e soviéticos, indicam que a pesquisa e o desenvolvimento do assunto nos EUA devem ser mantidos em alto nível, de forma a permitir-lhe sua contínua liderança nas operações de guerra sob os mares.

Os autores abordam neste artigo a iniciação de tecnologia para um novo submarino a ser desenvolvido, cujo protótipo no ano 2010 deverá justificar a aplicação lógica dos fundos aprovados pelo Congresso: espelhar o apoio à política do Departamento de Defesa pelos novos modelos de

submarino, apresentar algo de confiável após as provas de mar do *SSN-21* e constituir-se no ponto de partida para a força de submarinos do século 21.

Os laboratórios navais vêm desenvolvendo projetos, através de supercomputadores, alterando profundamente a configuração do casco do futuro submarino e cobrindo áreas da interação fluido-estrutura, dinâmica dos fluidos e eletromagnéticas.

Surge, então, a pergunta: quais melhoramentos poderão ser esperados desse submarino invisível do ano 2010 (*SSTT*), projetado com ajuda dessas novas ferramentas de trabalho?

Os autores apresentam, em estimativa preliminar, as seguintes características:

— deslocamento inferior a 5.000 toneladas;

— velocidade máxima acima de 40 nós, possivelmente 60 nós, com as novas configurações casco-propulsão;

— profundidade de teste acima de 2.000 pés (acreditando-se poder chegar a 4.000 pés, mediante as novas configurações estruturais);

— emissão de ruídos de 30 decibéis mais silencioso do que os submarinos classe *Los Angeles (SSN-688)*, em todas as frequências e velocidade comparáveis, e 20 decibéis abaixo da intensidade de ruído do alvo (baseado nas novas configurações do casco, estruturas, abafadores materiais altamente absorvedores de som);

— sensores acústicos capazes de detectar e fazer o acompanhamento de um submarino soviético *Akula IV* a 50.000 jardas, a cinco nós (novos desenvolvimentos da tecnologia de sensores acústicos indicam que os dados acima podem ser excedidos); e

— capacidade de conduzir ou lançar 100 ou mais armas, desenvolvendo velocidade de 40 nós; adequabilidade ao novo sistema de armas estratégicas e à

nova filosofia para armas, seu armazenamento e lançamento em conjunção com a nova configuração do casco.

A equipe do projeto *SSTT* teve que se dedicar ao estudo da tecnologia avançada aplicável ao desenvolvimento do submarino, avaliar relatórios procedentes do exterior e domésticos, estes produzidos por instituições acadêmicas, governamentais e industriais; centralizando-se a pesquisa nas configurações do casco interno e externo, buscando melhorar os desempenhos dos níveis de ruídos e da velocidade, pelo controle da camada limite de turbulência; tendo ainda como meta alcançar maior eficiência da propulsão, para obtenção da menor resistência do fluxo. Coube, também, à equipe a análise das configurações de casco simples *versus* casco duplo, com seus respectivos efeitos relativos à potência e nível de ruídos. A pesquisa de configurações do casco, perseguindo a redução de ruído, inclui a análise do submarino sem vela, ou com vela retrátil.

O produto final da pesquisa em grupo do *SSTT* seria o desenvolvimento de um banco de dados computadorizado de manufaturação, no qual cada elemento e componentes deste submarino seria examinado por um programa de computador (*software*), em apresentação tridimensional, para assegurar a ajustagem e forma dos componentes produzidos.

A tecnologia avançada para o *SSTT* pode verdadeiramente revolucionar a operação de guerra naval.

Finalizando, os autores ressaltam que deve ser analisada a eficiência total da configuração hidrodinâmica do novo submarino e prevista sua possível assinatura de ruído; também, com a ajuda de computadores integrando todos os sistemas do projeto, podem ser analisados o custo e a eficiência operacional dessa nova configuração de submarino.

Proceedings, abril de 1992

Para ser um oficial — Coronel da Reserva Allan R. Millet (CFN-EUA)

O Coronel Millet escreve sobre a formação do oficial de todas as armas. Começa com uma declaração de George Washington sobre a necessidade de haver um exército em bases permanentes, com oficiais com pagamento condigno, o que induziria os cavaleiros e homens de bom caráter a se alistarem, havendo "Princípios de Honra" e "Espírito de Empreendimentos" para conscientizá-los.

Comenta sobre o princípio do século XIX, quando se iniciaram as academias militares das duas forças (Marinha, 1802; Exército, 1845) e os aspectos comuns entre as três e ainda o elevado custo da educação para formar oficial em quatro anos e a perspectiva do Congresso no retorno efetivo do investimento realizado. A Academia da Força Aérea é de 1954.

O autor volta ao passado, relatando o ingresso de oficiais no Exército, (provenientes da Milícia) e na Marinha, melhor qualificados (provenientes da Marinha Mercante), e cita o comentário de então, que dizia: "alguns oficiais tendiam a considerar seu posto como a entrada para uma vida de relativa segurança e conforto no campo, enquanto que outros escolhiam para ser apenas *um dos rapazes*".

O Ato de 1862 do Congresso, que possibilitou a formação militar em instituições civis, permitiu que alguns, ali formados, chegassem a altos postos, inclusive ao de general, e, mais tarde, em 1916, por ato do Congresso, passou a existir o ROTC (Corpo de Treinamento dos Oficiais da Reserva), que formou milhares de oficiais relutantes que nunca foram comissionados, o que resultou em grande controvérsia, sendo que, virtual-

mente, passaram a desaparecer durante a Guerra do Vietnã.

Segue-se extenso comentário sobre a mobilização para as Primeira e Segunda Guerras, e posteriores, e a discussão sobre a totalidade de oficiais oriundos das academias militares receberem comissões enquanto que nem todos, com outra formação, as recebem.

O autor assinala, ainda, que "Negar aos Serviços (Forças Armadas) o arbitrio de indicar as comissões regulares aos novos oficiais pode servir muito mais à mediocridade do que à equidade."

Proceedings, jun. 1992, p. 78

O segredo do código japonês — Capitão-de-Mar-e-Guerra Joseph J. Rochefort (USN-Reserva)

O artigo descreve como a Unidade de Rádio da Esquadra em Pearl Harbor conseguiu prever as ações japonesas que iriam ser realizadas no Mar de Coral e em Midway. O termo "Kido Butai", utilizado pela equipe se referia a *Kido* (destacamento ou unidade, esquadrão ou força) e *Butai* (atacante ou desafiante), foi decifrado pela equipe como sendo sempre uma força atacante.

O trabalho da equipe, iniciado logo após o ataque a Pearl Harbor, era sempre superior a 20 horas diárias e o pessoal utilizava pilulas excitantes para suportar tarefas que algumas vezes estendiam-se seguidamente por 48 horas. O autor informa que já no início, com as primeiras decifragens, os norte-americanos descobriram nas mensagens dos japoneses que estes:

— consideravam as operações no Oceano Índico já concluídas;

— planejavam ocupar a parte leste da Nova Guiné (o que resultou na Batalha do Mar de Coral);

— que não havia intenção de invadir a Austrália; e

— finalmente, planejavam outra ação de grande porte no Pacífico (que seria Midway).

O artigo descreve como a equipe chegou à conclusão de que o ataque seria a Midway, acertando data, hora, posição, etc. Também é interessante saber como, através de *mensagem-cobaia*, emitida pelos norte-americanos, os japoneses tiveram a certeza do objetivo ser Midway, com a informação decorrente dos japoneses às forças subordinadas; a repetição da letra A nas mensagens captadas permitiu esclarecer que esta letra significava um local próximo às posições norte-americanas.

Em 25 de maio de 1942, a equipe conseguiu decifrar a ordem de operações japonesas aos comandantes, datada de 20 do mesmo mês. A este esforço da equipe do Comandante Rochefort é, em grande parte, devida a vitória norte-americana em Midway.

Proceedings, jun. 1992, p. 76-78

A Batalha de Midway por Prange — Peter Slavin

Embora a Batalha de Midway tenha sido amplamente descrita por Samuel Eliot Morison e Walter Lord (norte-americanos) e pelos aviadores japoneses Mitsuo Fuchida e Masatake Okumiya, cada uma descrevia pelos pontos de vista de seus correligionários. Somente Gordon W. Prange, no seu livro *Miracle at Midway*, a descreve, em profundidade, pela experiência vivida por participantes de ambos os lados.

Prange descreve como aconteceram os erros do lado japonês: a agonia com o afundamento de seus navios-aeródromos e

a tentativa de suicídio de vários oficiais de alta patente. Ele paga tributo à sorte no resultado da batalha, entre outras, a doença que fez o Almirante Halsey permanecer em terra e ser substituído pelo Almirante Raymond Spruance. Considera o planejamento do Almirante Yamamoto, de ocupar Midway e, ao mesmo tempo, engajar-se com o restante das forças dos EUA, um monstro de duas cabeças: uma discutindo com a outra.

Com o propósito de escrever como os japoneses executaram o ataque-surpresa a Pearl Harbor, o escritor contou com a boa vontade de oficiais e guarnições aéreas de ambos os países e, como muitos haviam planejado e tomado parte no ataque a Midway, resolveu escrever um livro em seqüência a série de volumes sobre Pearl Harbor.

O curioso é que Prange faleceu antes de publicar seu livro, o qual foi concluído por seus discípulos Katherine V. Dillon e Donald M. Goldstein.

Proceedings, agosto de 1992, p. 95-96
Custo/benefício na guerra de minas —
Carsten H. Fries e Gerald M. Slusher

O Programa de Embarcações de Oportunidade (COOP — sigla norte-americana para *Craft of Opportunity Program*) da Marinha dos EUA se refere às menores unidades de guerra de minas, ao qual, segundo os autores, tem sido dada baixa prioridade, já que as autoridades têm preferido os programas que atingem maiores fatias do orçamento. Apesar disto, no ano fiscal de 1993, foi feita provisão que mantém o programa, que na verdade propicia considerável retorno face a seu pouco dispendio em relação aos outros programas que consomem maiores recursos e, por isso, têm maiores repercussões.

O COOP, oficialmente iniciado em 1986, propiciará capacidade de contramedida de minagem em áreas da costa e em portos que não possuam tais medidas.

Falando sobre a guerra de minas, os autores descrevem como poderá ser realizado o programa, sugerindo a formação de equipes com o pessoal da reserva, que receberiam treinamento a bordo de pequenas embarcações costeiras civis, equipadas com o material necessário, dispensando o habitual número considerável de unidades da Marinha para realizar as operações de contraminagem.

Aos que consideram improvável a ocorrência de minagem de portos ou pontos das costas dos EUA, os autores lembram que países em dificuldades econômicas despejam no mercado clandestino de armas considerável número de minas, de diversos tipos e a preços reduzidos, o que poderá fazer com que estes artefatos, tecnicamente sofisticados, caiam em mãos de grupos terroristas internacionais. Daí, ressaltam, "é de capital importância ser verificada a ausência delas em certas áreas".

Além do benefício direto de contraminagem, os autores também vêm no COOP a vantagem da motivação do pessoal da Reserva, o qual eles consideram de melhor solução do que o da ativa, além de mais idosos e mais maduros, permanecendo, também, por mais tempo fazendo parte das equipes. Tais equipes podem também ser utilizadas, em tempo de paz, na busca de objetos submersos, entre eles navios e aeronaves.

Time, 21 set. 1992, p. 46-48
A Força Armada para o futuro — Bruce W. Nelan

A matéria ressalta a importância da manutenção das Forças Armadas em

tempo de paz, mas propõe a desescalada do programa de defesa dos EUA, de forma que este possa tirar real proveito dos *dividendos da paz*, já que, com o colapso da União Soviética, pode-se afirmar que os Estados Unidos constituem hoje a única superpotência mundial.

No entanto, comenta o autor, a administração Bush, juntamente com os guerreiros profissionais do Pentágono, entendiam que deveria ser mantido o presente *status quo*. Em agosto de 1992, falando à Legião de Veteranos, em Chicago, o então Presidente Bush declarou: "Necessitamos falar alto e claro em prol de nosso fortalecimento militar, que determina a liderança e o moral do povo americano." Da mesma forma, o então candidato à Presidência Bill Clinton prometia na campanha eleitoral ser "um líder resoluto que dirigirá o poderio americano e conduzirá nossas alianças mundiais para bem defender nossos interesses nacionais".

Naquela campanha, os dois candidatos, considerando suas declarações, apresentaram posições surpreendentemente semelhantes no que tange às suas políticas militares. Enquanto Bush propunha reduzir o contingente das Forças Armadas, de 2,1 milhões de homens e mulheres em 1990, para 1,6 milhão, Clinton acenava com 1,4 milhão, e dizia que seu orçamento quinquenal para a defesa totalizaria 1,36 trilhão de dólares. Por seu turno, Bush propunha 1,42 trilhão.

A despeito dos cortes efetuados — prossegue a matéria — nos gastos do Pentágono, Bush projetou o orçamento de 1997 em 242 bilhões de dólares, apenas 15%, em média, abaixo do orçamento do período da guerra fria, insistindo que cortes além dos realizados poriam em risco a segurança nacional.

"Aparece então a pergunta: segurança contra o que? O fato surpreendente é que os EUA, hoje, não tem que enfrentar ameaça proveniente de qualquer direção", comenta o autor. E prossegue: "A primeira missão das Forças Armadas é a salvaguarda do território nacional. Os EUA, atualmente, são um país virtualmente invulnerável à invasão por terra ou pelo mar. Excetuando a ex-União Soviética, apenas a China tem um punhado de mísseis que podem atingir a América. E por quatro décadas os EUA/União Soviética demonstraram que a deterência nuclear é melhor defesa contra ataque nuclear."

Nelan diz que o segundo mais importante propósito do Poder Militar é garantir os interesses do país no exterior. "Esta assertiva de ações militares em interesse nacional, continuará a incluir o apoio aos aliados americanos, estendendo suas tropas e esquadras no exterior, guardando as vias de acesso ao tráfego marítimo internacional e recursos (especialmente petróleo), e intimidar possíveis agressores", garante.

Ainda em sua análise, o autor afirma que alguns líderes dos EUA acreditam que a manutenção de grandes forças, flexíveis e predominantes, sejam essenciais para guardar a *status* de superpotência, conforme disse a maior patente militar do país, o General Colin Power: "Eu quero ser o maior brigão do quartirão". Bruce W. Nelan considera forças grandes e altamente qualificadas o único meio do agressor pensar duas vezes antes de pretender brigar com os EUA. "Eclodindo alguma luta, o poderio militar norte-americano deverá sobrepujá-la e exterminá-la rapidamente", acentua.

Em Washington, a Comissão das Forças Armadas do Congresso, presidida por Les Aspins (secretário de Defesa do

governo Clinton), estimou a necessidade de forças para os EUA responder às ameaças pós-guerra fria no padrão equivalente das unidades empregadas na campanha do Iraque, com alguns melhoramentos. Baseada nesta conclusão e consultando especialistas no setor, a matéria também sugere uma dimensão e constituição das forças militares para os EUA até a virada do século, ideais, segundo a revista *Time*.

Marinha

Reduzir o número de navios de superfície dos 451 planejados para 235, incluídos neste número seis navios-aeródromos e dez submarinos capazes de lançar mísseis estratégicos (o projeto do Pentágono prevê 24 submarinos), que constituiriam 14 grupos de batalha ao custo de US\$ 20 bilhões cada. A revista considera 451 navios uma força muito grande e dispendiosa, para um mundo sem a Marinha soviética e que, na Guerra do Golfo, ficou demonstrado que seis navios-aeródromos foram excessivos, já que bombardeiros baseados em terra e os cruzadores lançadores de mísseis podem realizar muitas das missões dos aviões neles baseados. Quanto à força de fuzileiros navais, a *Time* sugere a redução de três para duas divisões, totalizando 132 mil homens, de uma tropa pronta para combate e uma divisão de reserva, ao custo de US\$ 56 bilhões anuais, contra os US\$ 87 bilhões do orçamento do Pentágono.

Força Aérea

A revista reconhece, com o exemplo do Golfo Pérsico, que uma moderna força aérea pode vencer guerras, mas considera forçoso uma redução do número

de bombardeiros *invisíveis B-52 Stealth*, de 132 programados para 20, ao custo unitário de 2,3 bilhões de dólares, e a redução dos 117 bombardeiros estratégicos para apenas 10 em serviço ativo e 5 na reserva, permanecendo com 1.500 aviões de guerra e 300 grandes transportes. A economia, segundo a revista, seria de US\$ 18 bilhões anuais.

Exército

A matéria propõe a redução das 18 divisões de combate para dez ativas e cinco de reserva, totalizando 797 mil homens, equipadas com os melhores tanques, carros blindados para transporte de pessoal e helicópteros, que as manteriam "superiores a qualquer força terrestre" do mundo. A economia, nesse caso, seria de US\$ 26 bilhões anuais.



Contudo, prossegue a matéria, o orçamento da defesa não está limitado à manutenção do pessoal e equipamentos. Entre os custos adicionais estão a pesquisa, o desenvolvimento, o adestramento, o suporte ao arsenal estratégico nuclear, as despesas com as tropas no exterior.

O plano esboçado pela *Time* para as Forças Armadas em tempo de paz, certamente, não será o único plano possível, porém ele é baseado no método mais racional e pragmático para uma situação militar pós-guerra fria: em primeiro lugar, definir uma estratégia; em segundo, decidir a composição — espécie e dimensões das forças necessárias; e terceiro, determinar o custo.

Os EUA dependem com suas Forças Armadas mais do que todos os seus aliados da Europa juntos.

Infelizmente, conclui o autor, os gastos militares estão mais direcionados para os votos que os políticos aspiram conseguir, do que a América realmente necessita para proteger seus interesses vitais.

FRANÇA

Armées d'aujourd'hui, out. 1992
Mulheres em todas as frentes — Ten.-
Cel. Annie Grimal

O fenômeno da mulher militar não é novo, mas, é desde a Primeira Guerra Mundial que as mulheres fazem a sua aparição ao lado de nossos soldados. Algumas voluntárias serviam como enfermeiras, motoristas de ambulância ou ajudantes de enfermagem nos hospitais militares. Mas é na Segunda Guerra Mundial que a presença da mulher nas Forças Armadas (FFAA) vai se afirmar: a Lei Boncourt, de 11/7/38, fixa as condições de engajamento voluntário e de requisição de mulheres nas Forças Armadas da França. Muitas jovens atendem ao apelo de De Gaulle e vão se juntar às suas tropas em Londres, sendo recrutadas como secretárias e motoristas. Em 1944, outras formações militares vêm o dia, repartindo-se entre as auxiliares femininas do Exército (AFAT), as formações femininas do Ar (FFA) e as seções femininas da Esquadra (SFF). Ao final da guerra, nem todas foram desmobilizadas. Entretanto, seu estatuto impreciso não lhes reconhece uma existência verdadeira. O decreto do governo francês de 15/10/51 estabelece uma estrutura hierárquica específica e limitada: quatro classes para os postos de oficiais e seis categorias para as graduações de praças. No entanto, permanecem ainda certas distorções: a formação de base

não é idêntica a do pessoal masculino, as perspectivas de carreira são reduzidas. O decreto de 23/3/73 vem em parte corrigir algumas distorções, prevendo o acesso de mulheres até todos os graus da hierarquia militar até o 1º posto de oficial general.

O ano de 1977 é o ano da virada para a condição de mulheres militares. Já podem ter acesso a certas grandes escolas militares nas mesmas condições que o homem. O serviço de saúde das Forças Armadas é o que contém maior número de mulheres, porquanto, todos os corpos estatutários são acessíveis a elas: médicos, enfermagem, veterinária, farmácia, química e biologia, bem como a administração da saúde.

A Aeronáutica foi acessível às mulheres muito cedo. Desde 1934 existem as socorristas do ar e enfermeiras páraquedistas. Hoje, somente três especialidades são vedadas às mulheres: piloto de caça, mecânico de armamento e fuzileiro-comando.

A Marinha também abriu suas portas às mulheres. Está garantido o acesso à Escola Naval, à Escola de Intendência. Todas as especialidades lhes são acessíveis, com exceção de fuzileiros navais, pilotos de caça da aviação embarcada e submarinos. Atualmente, há 2.300 mulheres para um efetivo de 46.000 homens. O propósito é aumentar o efetivo até 10%.

Desde 1985 o Exército recebe mulheres, com exceção das unidades combatentes da frente de combate. Já há oficiais femininas no posto de general.

A Gendarmerie — espécie de polícia militar — também emprega mulheres. Atualmente, 1.678 no serviço ativo e 255 nos serviços auxiliares.

Hoje, em 1992, ninguém mais duvida da presença de mulheres nas Forças Arma-

das. Homens e mulheres têm muito a ganhar trabalhando em conjunto. Pode-se pensar que esta batalha foi ganha graças à evolução dos costumes e das mentalidades. Mas seria uma injúria às nossas prestigiosas primogênicas, que abriram a via, apesar de todos os obstáculos e tabus que precisaram vencer, para fazer triunfar seu direito de exercer uma profissão que elas amam apaixonadamente.

INGLATERRA

The Economist, 5 set. 1992

A defesa no século XXI — Brian Beedham

Trata-se de um estudo sobre problemas de defesa no próximo século, analisando a conjuntura internacional neste final de século como o fim da guerra fria, tipos e cenários de possíveis conflitos, nova tecnologia disponível e perspectivas de seu emprego em operações militares. Finaliza estudando a eficácia e suficiência das alianças e blocos já existentes nas nações democráticas para enfrentar com sucesso as possíveis ameaças à paz mundial.

No prólogo, o autor coloca-se como *tradutor* de um marciano que visitasse nosso planeta pela primeira vez em setembro de 1992 e descreve o que ele observou, quais os tipos de conflitos em perspectiva e ações a empreender para superar tais ameaças.

No cenário militar, A URSS deixou de existir como tal, bem como o seu braço militar, o Pacto de Varsóvia. A nova Comunidade de Estados Independentes não apresenta ameaças, porém o colapso do comunismo não trouxe o efeito, como muitos esperavam, de reduzir o número de crises e ameaças de numerosos países menores, embora limitadas

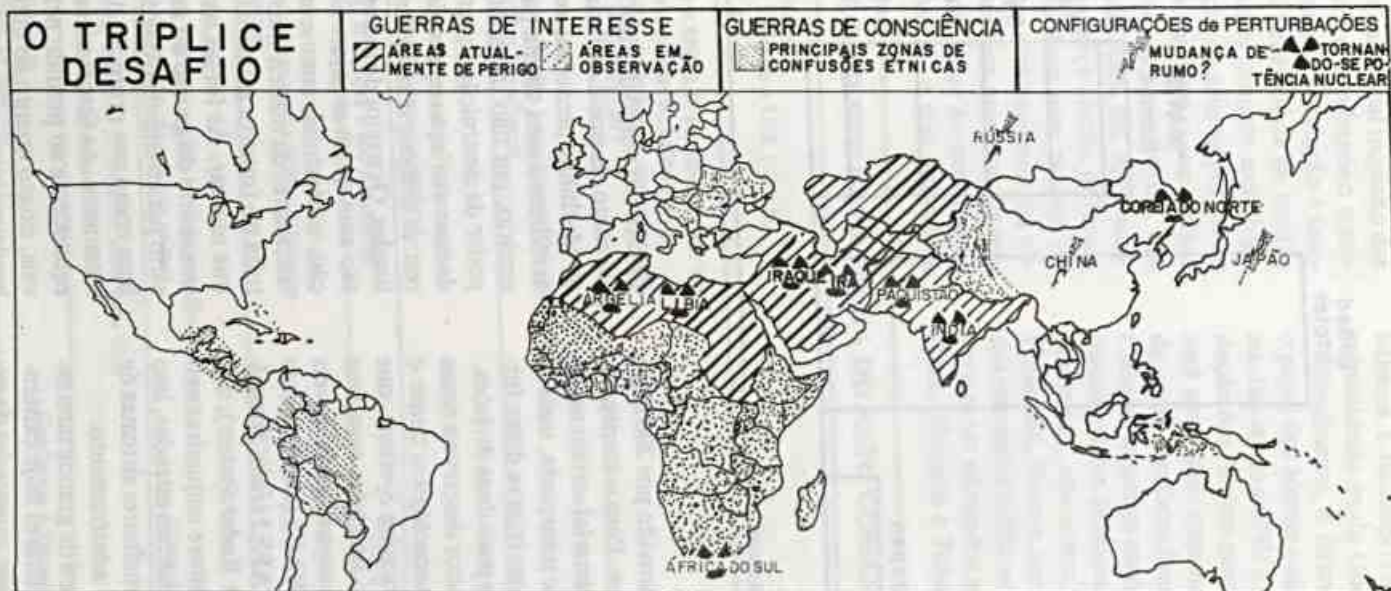
geograficamente. O visitante observou que o mundo de hoje é superpovoado e altamente desconfortável em face dos inúmeros problemas de natureza étnica ou religiosa, um perigoso caldeirão de culturas potencialmente explosíveis. Ele considerou dois tipos de guerra:

As guerras de interesse, quando as democracias agem para proteção de seus aliados, salvaguarda de seus interesses e do fluxo de matérias-primas necessárias para manutenção de suas economias. O que inicialmente parecia ser uma pequena querela com uma nação dotada de mísseis convencionais, pode sofrer rápida escalada e transformar-se num conflito de maiores proporções, como na recente Guerra do Golfo.

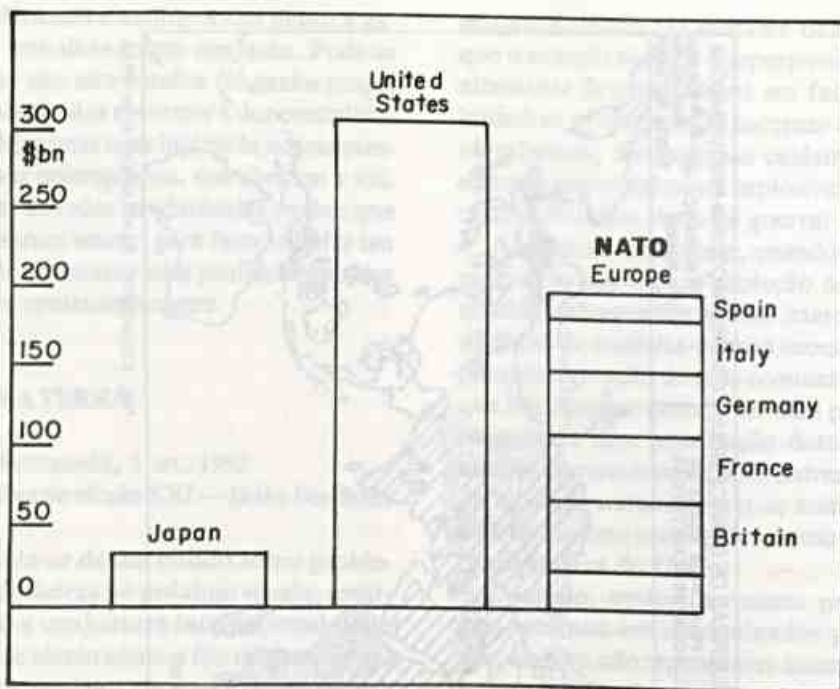
Contudo, podem acontecer problemas internos em determinados países que, embora não representem ameaça direta ao mundo democrático, produzam efeitos que as consciências democráticas não podem ignorar e algumas vezes requerem intervenção militar para seu término. Essas são as *guerras de consciência*, como as ações na Bósnia e mais recentemente na Somália.

Um mapa-múndi apresenta as áreas já perigosas e as que devem ser mantidas sob observação, para os dois tipos de guerra. É interessante observar que a Amazônia e toda a parte mais ocidental do Brasil estão marcadas, como *zonas de mistura étnica* e, portanto, cenário potencial de *guerra de consciência*...

No tópico seguinte é defendido o conceito de um só tipo de exército para os dois tipos de guerra, baseado na premissa de "quem pode mais, pode menos". Em seguida, define os meios necessários para tal tarefa. O primeiro esforço exigiria uma força expedicionária de sete divisões completas, cada uma com 15.000 homens e o necessário apoio terrestre. O



THE ECONOMIST SEPTEMBER 5 TH 1992



apoio aéreo seria provido por 200 caças e 400 bombardeiros. Para o transporte da força e todo o material seriam necessários 150 aviões de transporte, mais 20 navios velozes. Como reserva dessa força seriam mantidas mais duas divisões.

Em seguida, o autor descreve a nossa grande vantagem tecnológica, como o GPS (*Global Positioning System*), que permite localização no globo com erro de 5 jardas; como os aviões invisíveis (*F-117* e *B-2*); o AWACS (alarme aéreo antecipado); o J-STARS 5 (*Joint Surveillance Target-Attack Radar System*), que permite a uma aeronave enquadrar veículos individualmente nas estradas, isso tudo sem falar nos melhores sistemas de comunicações e de adestramento.

O tópico seguinte é de grande interesse para as forças militares hoje existentes. Intitula-se *espécies ameaçadas de ex-*

tinção. No ponto de vista do marciano, tal como ele prevê os futuros conflitos, as Marinhas perderão, sendo o navio-aeródromo uma vítima particular nesse cenário, por não transportar suficiente poder de destruição, quando comparado com a aviação operando de bases terrestres amigas, convenientemente localizadas. Os navios de maior porte não terão com quem engajar. Em compensação, a Marinha, com seus submarinos lançadores de mísseis nucleares, constituirá no futuro a principal força de ataque nuclear. Às forças navais caberá o transporte do grosso do material necessário para o emprego das demais forças, bem como sua proteção durante o deslocamento. As forças aéreas ganharão o equivalente ao perdido pelas forças navais, exceto quanto ao número de bombardeiros intercontinentais, pois o poder

principal do ataque nuclear ficará com os submarinos. O principal requisito das forças aéreas será o bombardeio maciço de alvos inimigos. A aviação é também a principal beneficiária de muitos dos mais brilhantes avanços tecnológicos, pois a direção de mísseis por feixes eletrônicos nela encontra o seu melhor uso, ao lado dos *aviões invisíveis*, dos AWACS, dos J-STARS, etc. Ao contrário das forças navais e aéreas, as forças terrestres não ganham nem perdem no final. Os exércitos serão menores em número, porém mais bem armados. Os tanques tendem a dar lugar ao emprego de helicópteros. Assim, o trio central da

força expedicionária será infantaria, artilharia e helicópteros, estes últimos substituindo os da Guerra do Golfo.

Finalmente, o último tópico analisa o papel dos blocos e alianças já existentes, tais como a ONU e a OTAN, na condução das futuras guerras. Conclui que será necessário uma nova aliança, tendo como membros fundadores os EUA, Canadá, os países europeus da OTAN e outras sólidas democracias que queiram participar, tais como Suécia, Áustria, Finlândia, Suíça e Japão (este excluído das operações militares). Mais tarde, poderiam ser admitidos países como a Polónia, Hungria e Tchecoslováquia.

ORÇAMENTO DE BATALHA DO ALTO COMANDO

A Força Expedicionária

Sete divisões de Exército a US\$ 1 1/4 bi por divisão/por ano,

digamos US\$ 9 bi por ano

Apoio e suporte a US\$ 2 bi por divisão/por ano, (ex.: informações, artilharia, helicópteros, serviços transporte, engenheiros, comunicações, corpo médico e polícia militar)

US\$ 14 bi por ano

Comando e controle (ex.: E.M. e comunicações intra-Forças Singulares, terminais de satélites e telefones)

US\$ 1 a 2 bi por ano

Informações de alto nível (partilha de todas as mensagens, informações, satélites espíões, decodificação e agentes)

US\$ 2 e 8 bi por ano

Cobertura aérea: 200 caças e 400 bombeiros

US\$ 2 1/2 a 3 bi por ano

Deslocamento para o teatro de operações. Incluindo aviões de transporte (150) e 20 navios velozes de transporte

Custo de aquisição US\$ 20 a 40 bi

Força da segunda crise (Duas divisões de Exército a US\$ 1 1/4 bi por divisão/ano) (Mais 2/7 de todos os itens de suporte acima)

US\$ 2 1/2 bi por ano
Cerca de US\$ 8 bi por ano

De olho na Rússia, digamos 25 divisões, cada uma com 1/3 de profissionais e 2/3 de reservistas

Propósitos particulares (ex.: Sicília, Ulster, os Balcãs)

Conforme a intensidade das operações

Rivista Marittima, outubro de 1991, p. 115-117

Sobre o regulamento disciplinar das nossas Forças Armadas — Carlo Gottardi

Em termos gerais, a disciplina é definida como o complexo de normas que regulam a convivência dos componentes de uma comunidade, impondo a ordem, obediência e a importância da norma escrita em particular. A disciplina militar é indicada como o conjunto de regras idôneas que dão vida às instituições militares e que se baseia sobretudo na subordinação, no espírito de corpo e no sentimento de honra militar, sem os quais a *gente armata* é mais danosa que útil.

Diz o autor que a disciplina militar compreende uma série de deveres a serem seguidos, de modo que a máxima eficiência deste organismo seja alcançada.

No regulamento do Exército italiano, em vigor até a Segunda Guerra Mundial, havia uma frase muito significativa, segundo o autor: "É pela disciplina que o Exército adquire ânimo e vida, e vem formar um todo solidamente constituído, sem a qual só se tem um ajuntamento de homens que ao primeiro embate se esfacela." Depois deste enunciado, válido nas Forças Armadas de qualquer país, é necessário examinar de modo profundo o significado dos termos usados, de modo a formular considerações válidas para nossos dias e coerentes com uma estrutura militar moderna.

Pressuposto direto e imprescindível da disciplina é a obediência imediata e absoluta às ordens superiores. A interpretação de tal postulado basilar gerou, ao término da Segunda Guerra Mundial, uma longa e definitiva investigação de caráter moral e jurídico entre os militares italianos. Perguntava-se, especialmente: "O subordinado que recebe do superior hierárquico ordem de executar um ato de violência (seja contra civil, contra coisa de valor não militar ou pessoa desarmada) é passível de punição?" Sob o ponto de vista de quem dá a ordem, não deve haver dúvida de propósito e de interpretações diversas, de modo que a ordem deve ser cumprida. O jurista pode encontrar múltiplas interpretações no termo *obediência* no campo civil, mas no conceito castrense não deve ocorrer ambigüidades ou interpretações pessoais. A obediência deve ser plena e completamente aderente à ordem recebida.

Poder-se-ia observar que pode ocorrer alguma perplexidade na exigência de uma ordem ser dada através da cadeia hierárquica num momento especial e mesmo fora desta cadeia. Neste segundo caso, onde pode haver confusão, cria-se uma situação de difícil interpretação. Nesses momentos de emergência, pode não ser possível confirmar uma ordem até o comando pelos caminhos hierárquicos. Surge, assim, a necessidade de normas claras e concisas que tragam coerência na organização, do mais baixo ao mais alto grau, em condições de propiciar, a todo instante, os limites das próprias ações.

NOTA DO COLABORADOR — A essa altura, o leitor atento e de aguçado juízo crítico poderá estar inclinado a supor que o *visitante marciano*, após algum tempo em nosso planeta, poderá ter assimilado alguns defeitos dos terráqueos que teve ocasião de observar, suas ideologias e idiosincrasias ou sentimentos corporativistas, que poderiam comprometer a isenção de suas conclusões sobre os possíveis cenários das guerras futuras, quais os países beligerantes e seus aliados, inclusive os de suporte financeiro das operações militares, bem como sobre a participação das *espécies ameaçadas de extinção* nas operações das forças beligerantes.

Como pedagogo, Rousseau abria mão da disciplina do mestre para dar livre iniciativa ao discípulo. Sabemos que esta afirmação foi universalmente repudiada, pois é sabido que a negação da autoridade isola o educando da realidade histórica, das relações sociais e de perseguição de um fim específico. Tal raciocínio pode ser adaptado, sob alguns aspectos, às instituições militares, que têm a necessidade, em várias fases de formação de pessoal, de uma disciplina intensa orientada para obtenção de fins prefixados.

Se existe autoridade, existe hierarquia, e não se pode imaginar que as relações derivadas de tal quadro não sejam regulamentadas. Desta necessidade brota o dever na autoridade de tornar tais normas claras, precisas e de fácil compreensão para todos os níveis da pirâmide hierárquica.

Por ser útil citar, são apresentadas algumas passagens do Regulamento de Disciplina das Forças Armadas da antiga União Soviética:

“A disciplina se baseia no conhecimento por parte de todos militares do dever e da responsabilidade pessoal de defender a própria pátria, a URSS.

“A disciplina obriga todos os militares a:

— observar rigidamente a lei e cumprir com precisão as obrigações impostas pelo juramento, dos regulamentos militares, das ordens e das disposições dos comandantes;

— suportar com firmeza todos os ônus e privações do serviço militar; não poupando o próprio sangue e a vida no cumprimento do dever.

“Uma disciplina rígida se obtém:

— com uma formação político-moral e militar de alta qualidade de todos os membros das Forças Armadas, e com a submissão aos superiores;

— com a manutenção de uma unidade em torno dos dispositivos regulamentares;

— com a rígida exigência por parte dos superiores, em relação aos subordinados. Uma inteligente combinação e a correta aplicação de medidas persuasivas e coercitivas.

“A ordem do comandante é lei para o subordinado. Deve ser atendida sem objeção, com precisão e no tempo prescrito.

“No caso de aberta insubordinação ou resistência de um subordinado, o comandante tem a obrigação de restabelecer a ordem adotando todas as medidas repressivas até a detecção, levando-o ao tribunal competente. Pode-se empregar armas se o ato é cometido em tempo de guerra. Em tempo de paz, as armas são empregadas excepcionalmente quando a ação praticada implique em traição direta à Pátria, ao não cumprimento de compromisso assinado e se constituir em efetiva ameaça à vida do comandante ou de outros militares.

“O comandante que não adotar medidas para restabelecer a ordem e a disciplina se torna responsável por suas ações.”

Na Itália, o regulamento disciplinar para as Forças Armadas é derivado, historicamente, de várias normas emanadas no antigo Exército piemontês desde os tempos de Emmanuele Filiberto até o fim do domínio francês. Em 1735, Carlos Emmanuele III emanou um primeiro regulamento de disciplina, sucessivamente substituído e completado segundo as exigências da época. A edição em vigor desde 1986 se esforça para assegurar todas as garantias constitucionais, individuais e coletivas, deixando, porém, uma larga faixa de incerteza e possibilidade de várias interpretações, sobretudo nos limites extremos e indeterminações.

Como exemplo, no artigo 2º, parágrafo 3º, está escrito: "O militar observa com senso de responsabilidade e consciência participativa todas as normas atinentes à disciplina e relações hierárquicas". É um texto certamente de grande conteúdo e modernidade, mas as palavras, ao menos para os não preparados, apresentam dubiedade e sugerem questões de como interpretar o *senso de responsabilidade* e a *consciência participativa*.

No artigo 5º, parágrafo 2º, lê-se: "O dever de obediência é absoluto, salvo os limites impostos pela lei e do artigo 25". O exato conhecimento das normas em vigor, que é sinalizado sem a devida precisão, deixa um amplo espaço de dúvidas que exatamente no momento de ação não pode ser validado.

Entre as duas orientações — soviética e italiana — há uma profunda diferença devido a um complexo de pressupostos de caráter cultural, jurídico e psicológico. O nosso regulamento deve ser escrito de modo mais claro e incisivo, contemplando todos os possíveis aspectos da vida militar de modo a assegurar ao indivíduo e à organização um claro e inequívoco rumo no comportamento que se traduza na plena eficiência deste instrumento na defesa da Nação.

Rivista Militare, 4º bimestre de 1992, p. 97-101

O que somos? Uma questão para as Forças Armadas — Tenente-Coronel Franco Gianninni

O artigo retorna um assunto bastante freqüente na literatura de periódicos: o papel das Forças Armadas no novo contexto mundial. Segundo o autor, de um tempo para cá muito se fala de um *Modelo de Defesa*. O debate se espalhou

pelos jornais, rádio e televisão, infiltrando-se entre políticos, jornalistas, intelectuais, religiosos, etc. Todos possuem motivos recentes para formular o verdadeiro modelo de defesa...

A estrutura das Forças Armadas constitui uma organização caracterizada por alguns aspectos relevantes, como flexibilidade, capacidade imediata de intervenção, autonomia, abnegação geral e espírito de corpo. Não existe na administração pública ou no campo privado nada de igual magnitude.

"O que faz, então, esta estrutura?", pergunta o autor: Faz tudo!

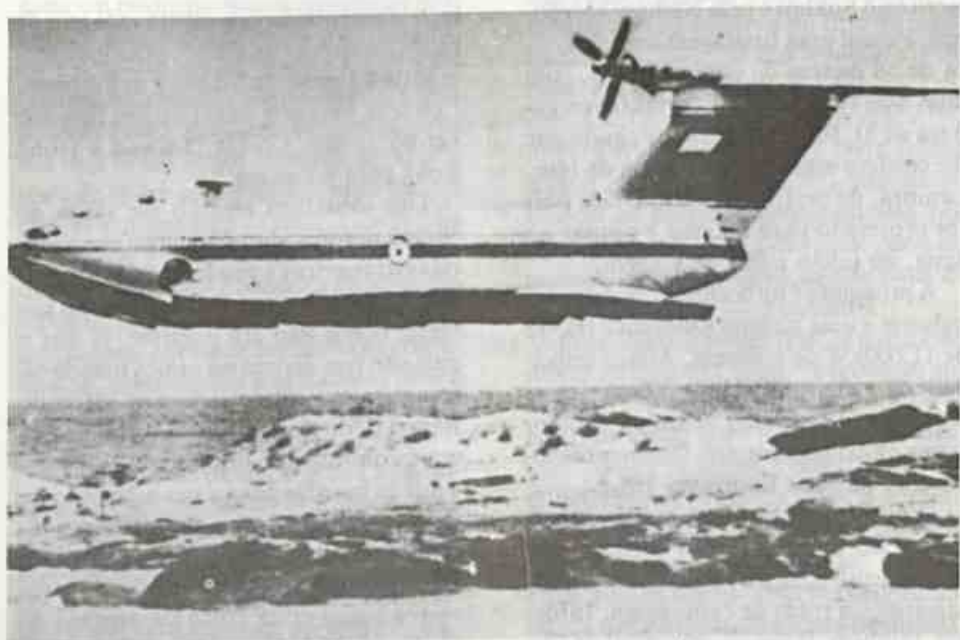
Em silêncio, de modo eficiente, supera as carências das organizações estatais segundo uma lógica paradoxal: sem emprego é cada vez maior a favor da comunidade e, por outro lado, esta mesma comunidade tenta reduzir o seu efetivo.

Concluindo, ele diz que um patrimônio deste porte não deve ser disperso e conclama todos a seguir a estrada do empenho, sacrifício e abnegação, não se importando com aqueles que não conhecem o trabalho realizado.

Rivista Marittima, jan. 1993

Ecranoplan: um meio pouco convencional — M. D'Errico

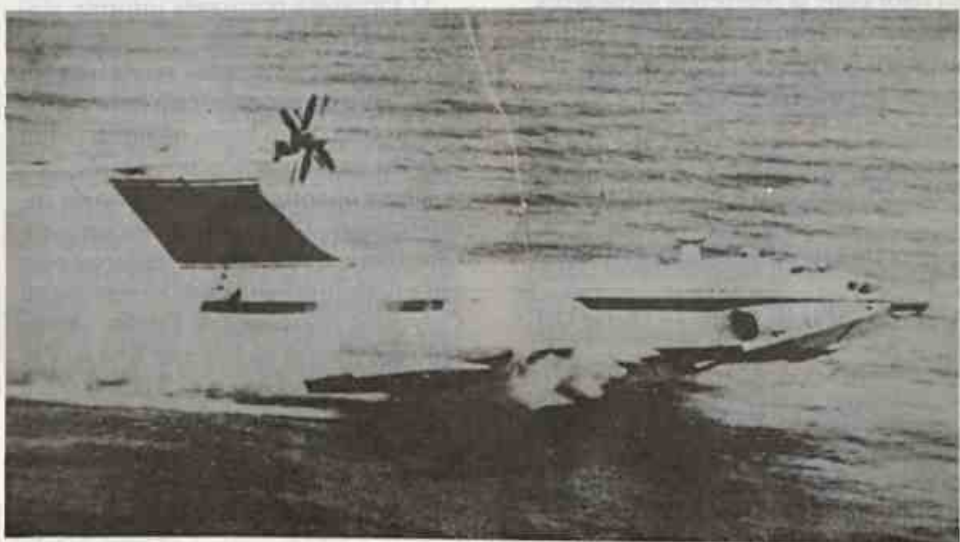
A matéria, bem ilustrada, apresenta um veículo sobre colchão de ar de sustentação aerodinâmica russo denominado *Ecranoplan*. Trata-se de um *Wig* (*Wing in Ground* ou asa com efeito do solo), veículo semelhante a um avião em vôo próximo à superfície, aproveitando a maior sustentação gerada nas asas, quando ocorre a influência do solo no escoamento aerodinâmico (ver matéria publicada na *Revista Marítima Brasileira*, 1º trimestre de 1991).



No passado, houve bastante curiosidade internacional quando os soviéticos iniciaram, em 1965, testes no Mar Cáspio com um *Wig*, protótipo experimental que, então, foi apelidado *Monstro do*

Mar Cáspio. Muito provavelmente, o *Ekranoplan* é o resultado do desenvolvimento desse projeto.

Segundo o autor da matéria, este veículo foi projetado conjuntamente pelo



escritório Sukhoi e pela Nizhny Novgorod. Possui uma fuselagem aerodinâmica de 58 metros de comprimento, com duas asas relativamente curtas (envergadura de 31,5m) e uma grande cauda que lhe confere uma altura máxima de 16m. Lembra, de perfil, um hidroavião, pois foi projetado para decolar e pousar na água, ao início e fim de viagem.

A propulsão é turboélice, com dois propulsores e uma turbina Kuibyshev NK-12 de 11.000kW de potência. Atinge velocidade de cruzeiro superior a 200 nós transportando 31 toneladas de carga. A decolagem é auxiliada por dois turboventiladores com turbinas Kuibyshev NK-8.

O autor aponta como possíveis empregos do *Wig* operações anfíbias, patrulhamento costeiro e transporte de passageiros em rotas de cabotagem. Informa, também, interesse comercial da Coreia do Sul e Cingapura no veículo. Observa, porém, que pouco se sabe quanto ao comportamento do *Wig* em condições meteorológicas desfavoráveis e sobre o consumo de combustível.

Finalizando, ele diz que o *Ekrano-plan*, como meio de transporte, seria útil em setor onde já competem aerobarcos, veículos de efeito de superfície e outros no qual o *hovercraft* não obteve o sucesso que se poderia esperar.

PORTUGAL

Revista de Marinha, agosto de 1992 — p. 35-37

Piratas no Mar da China — Dieter Dellinger

A convivência e o incentivo dados aos piratas do Sudeste asiático pelos governos da região é a denúncia de Dieter Dellinger, que informa ser de mais de 300, anualmente,

o número de navios sujeitos aos atos de pirataria no Mar da China, principalmente entre a Península Malaia e as Filipinas, "ou seja, em parte da riquíssima rota que vai do Japão, Coreia, Taiwan e Hong Kong para a Europa".

Um jornalista alemão em visita ao Vietnã notou a abundância de mercadorias estrangeiras à venda nas ruas de Saigon e indagou a um funcionário do governo como isso era possível, já que o país não tem divisas e a pouca moeda estrangeira que entra vai para os cofres do Banco Central. A resposta dada, de que eram contrabando oriundo da Tailândia e que as moedas para a sua aquisição teriam a ver com *as leis do mercado*, incentivado pelo governo, não convenceu. Dellinger diz que, na realidade, essas mercadorias eram fruto da captura do Cargueiro *Hai Hui* por piratas fortemente armados, transportados pelo Rebocador *Vung Tau*, de bandeira vietnamita, e levado para uma enseada ao sul daquele país, onde tiveram seus contentores esvaziados, sob as vistas grossas dos guardas, durante os quatro dias que durou a operação de descarga.

O jornalista português informa ainda que o *Hai Hui*, bem como os outros navios capturados pelos piratas da região, "provavelmente, está hoje matriculado com outro nome qualquer, num registro de conveniência" obtido por qualquer quantia. Como é o caso do encarregado do Consulado do Panamá em Cingapura, que aceitou o registro e passou a patente provisória de navegação ao Cargueiro *Nigel*, ex-*Isla Luzón*, capturado por piratas ao largo da Ilha de Palawan, entre Bornéu e as Filipinas.

Mas a convivência com a pirataria não se restringe aos vietnamitas, diz Dellinger. Mesmo em Cingapura, que junto com a Malásia faz um intenso patrulhamento na

área, um navio que levava auxílio da ONU para os carentes do Camboja foi atacado a 90 milhas do seu porto. A Indonésia também é apontada como conivente, "permitindo toda a espécie de abrigos secretos nas suas 13 mil ilhas e cobrando taxas pessoais do crime organizado", informa. Os piratas têm agentes no Japão, Taiwan e na Coreia que lhes informam a natureza da carga, propriedade e bandeira do navio antes de se lançarem ao ataque, escolhendo, geralmente, navios de bandeiras de conveniência, pertencentes a armadores pouco definidos, a fim de não provocarem a ira das autoridades de nações soberanas.

O aumento da pirataria já está inflacionando os preços dos seguros de navios e tornando o transporte aéreo mais competitivo, principalmente de cargas de pequeno volume e alto valor, provocando também o silêncio dos armadores sobre a questão, por medo de perder o frete, ou quando não são eles mesmos que praticam a pirataria para venderem as cargas em portos francos e ficarem com o prêmio do seguro. Esta última atividade, informa o autor, diminuiu bastante devido ao combate movido pelas organizações governamentais e pelas seguradoras.

No Mar da China — prossegue o autor —, os piratas deslocam-se em lanchas velozes, dotadas de motores externos de fabricação japonesa que desenvolvem 40 nós, aproximam-se e lançam arpêus de bambu e ferro para saltarem pela amurada com seus fuzis automáticos AK-47 ou M16 e os lança-granadas M406, a arma preferida pelos piratas pelo efeito psicológico que causa. Assaltam em grupos de 10 a 20, não permitindo qualquer reação por parte das reduzidas tripulações dos modernos navios de carga.

Dellinger cita também atos de pirataria em outras águas do planeta. Como o caso dos portos de Lagos, na Nigéria,

nas Ilhas Caraíbas e até em Santos, no Brasil, mas os inscreve no tipo de assalto comum, quando são levados alguns bens pessoais de tripulantes de navios ancorados. Um outro tipo de pirataria que lembra era a praticada até certo tempo a iates nas ilhas do Caribe, que cessou devido ao patrulhamento intenso por parte das autoridades da região, pois estaria matando a "galinha dos ovos de ouro" da região — o turismo.

Finalizando, ele diz que, se a situação piorar no Mar da China, "é provável que venha a ser necessário criar uma força naval da ONU para proteger a navegação", pois a pirataria, "como toda a criminalidade organizada, vive à sombra dos poderes públicos ou sob a conivência dos mesmos". E concluiu: "O pior é que muitos países vêm nessa criminalidade uma importante fonte de divisas, levando-os a fechar os olhos ou fingir que a combatem."

Nação e Defesa, 4º trimestre de 1992, p. 12-42

Subsídios para introdução a uma teoria da segurança e da defesa nacional — Brigadeiro Raul François R. C. Martins

Artigo indispensável para quem estuda a Nova Ordem Internacional e o papel das Forças Armadas neste contexto pós-guerra fria, o militar português apresenta o instrumental teórico composto de regras e de leis sistematicamente organizadas, fundamentais para a interpretação do momento político atual e para o estabelecimento de estratégias nacionais permanentes, com vistas à inserção nesta Nova Ordem, onde a formação de comunidades regionais multinacionais e a interpenetração econômica em escala mundial obrigaram a revisão dos concei-

tos que reduzia a defesa nacional à defesa militar, alargando-os para setores como econômico, cultural, o psicossocial e o político.

O texto é longo mas de fácil leitura e compreensão. Cem por cento teórico, o trabalho do militar português dispensa exemplos de aplicações de suas idéias, já que, à medida em que avançamos na leitura, estas aplicações surgem naturalmente em nosso pensamento, obrigando-nos a parar e refletir a cada parágrafo lido. Está dividido da seguinte forma:

1. SITUAÇÃO MUNDIAL E O ESTADO DE NATURA
2. O QUE É A DEFESA?
3. AS QUESTÕES CLÁSSICAS
 - 3.1. O objetivo da defesa
 - 3.2. O adversário e as ameaças
 - 3.3. Os instrumentos e as estruturas
4. AS TENDÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS NAS POLÍTICAS DE DEFESA E DE SEGURANÇA
 - 4.1. A defesa coletiva, ou as novas formas de aliança
 - 4.2. A cooperação como elemento da segurança
 - 4.3. A democracia como forma de segurança.

Difícil de ser resenhado, já que as idéias sucedem-se parágrafo a parágrafo numa torrente de conhecimentos que julgamos indispensáveis, o autor diz que os novos conceitos de segurança e defesa nacionais "procuram, portanto, adequar-se à natureza cada vez mais aberta das sociedades, adaptar-se à multiplicação e diversificação crescente das interdependências e dos transnacionalismos (que, por si só, umas e outros, obrigam a repensar a noção ful-

cral de independência), ter em conta a conflitualidade e a instabilidade espalhadas um pouco por toda a parte no tecido social interior das comunidades, bem como a componente ideológica ligada a tantos conflitos contemporâneos, adequar-se, enfim, à possibilidade, que é nova na História, de se poder atingir eficazmente o sistema político-social de um Estado sem destruir primeiro a sua força militar, tirando, para isso, partido da complexidade das sociedades e da abertura dos Estados".

Resumindo, o Brigadeiro Martins afirma que "as ameaças e os riscos para a sobrevivência das comunidades-estado podem configurar-se em quase todos os setores e atividades da vida nacional, e a resposta com base no instrumento militar tornou-se claramente insuficiente ou mesmo completamente inadequada em certas situações", avalia.

Uma outra conclusão a que chega o autor, diante da acelerada mutação na situação internacional, é que "tornou-se imperioso para a Defesa Nacional o exercer-se tanto em tempo de paz como de guerra, não só porque as coações excedem largamente o âmbito militar, podendo, portanto, ser exercidas em qualquer momento, e de forma dissimulada, como também porque, mesmo no próprio âmbito militar, as condições introduzidas pelos novos armamentos vêm tornando possíveis ações de grande envergadura em prazos muito curtos, pelo que, sendo muito dispendiosa e demorada a obtenção desses modernos armamentos e equipamentos, a sua aquisição não pode esperar a configuração das ameaças a que terão de fazer frente", explica e conclui: "Tudo se conjuga, pois, no sentido de obrigar a manter constantemente disponíveis elevados níveis de prontidão. A Defesa Nacional, além de global, teve de tornar-se também permanente."

Na última parte do artigo, o Brigadeiro Martins trata da democracia como um fator de estabilização da paz entre Estados, atribuindo aos Estados democráticos melhores condições para a sua defesa, já que neles a opinião pública e os grupos de pressão os impelem à busca de compromissos e de soluções negociadas nos conflitos internacionais, tornando a probabilidade de que ocorra a guerra bem menor. E conclui o artigo:

“Deste modo, as tendências que parecem verificar-se, neste final de século, para o desenvolvimento dos sistemas de segurança coletiva, para o aumento das relações de cooperação na política externa dos Estados, e para a instauração e amadurecimento de regimes democráticos-pluralistas, todos convergem no sentido de responderem ao crescimento exponencial do relacionamento diversificado entre as comunidades, o qual é potencialmente gerador de conflitos, ao mesmo tempo que indispensável ao desenvolvimento econômico.”

Revista da Armada, novembro de 1992 — p. 7

Ensino à distância e Centro de Instrução por Correspondência da Marinha. Que futuro? — Contra-Almirante J. A. Jorge Mendes

O autor saúda o 15º aniversário de criação do Centro de Instrução por Correspondência (CIC) da Marinha portuguesa, comemorando em outubro de 1992, órgão encarregado de organizar e promover a realização de cursos por correspondência, destinados aos praças, que vai do 3º ciclo do ensino básico (9º ano) até o ensino secundário (12º ano de escolaridade), estando previstos num futuro próximo a instrução na formação profissional para acesso à categoria de sargento.

Os cursos que são reconhecidos pelo Ministério da Educação e, comparados aos processos tradicionais, incentivam a “iniciativa individual, por possibilitar o desenvolvimento de aptidões a todos aqueles que, por vontade própria e capacidade, desejam progredir”, comenta o autor.

Finalizando, ele destaca a aplicação de tecnologia de ponta nos cursos por correspondência e prevê, a curto prazo, a evolução do CIC para um Centro Naval de Ensino à Distância, “tecnologicamente evoluído, ajustado, social e pedagogicamente, a uma nova dinâmica da instituição militar, eficaz e disponível para a prestação de um serviço de relevante importância para a Marinha”, conclui.

Anais do Clube Militar Naval, out.— dez. 1991 — p. 769-778

Mais uns passos na qualidade — Capitão-de-Fragata Tito Serras Simões

Técnico em material e ex-chefe de oficinas especializadas de material elétrico e eletrônico, além de membro da Associação Portuguesa para a Qualidade, o autor é entusiasta do Controle da Qualidade Total e, didaticamente, relaciona seus conceitos, evolução e aplicação, particularmente voltado para as novas fragatas classe *Vasco da Gama*.

Ele define qualidade como a adequação de um produto, bem ou serviço a um custo e num tempo mutuamente consentidos, de molde a satisfazer as necessidades do cliente, o que implicaria ser “da responsabilidade do produtor e deve ser o produto de um diálogo permanente, mesmo depois da produção efetuada”, diz. Cliente, para ele, pode ser o externo, o destinatário do produto, o consumidor, o operador, o usuário, ou o clien-

te interno, aquele imediatamente colocado no processo produtivo dentro do sistema organizacional. "A qualidade deixa de ser mais um fator de produção e sim uma raiz aplicável a tudo e a todos que vivem em sociedade", garante.

Historiando a qualidade, ele diz que surgiu ainda na pré-história, com a curiosidade do homem levando-o a inspecionar e analisar os resultados do seu trabalho, adequando a quem o utilizaria. Quanto à sua normatização, ele atribui aos chineses, há milhares de anos, e à Revolução Industrial, com a massificação da produção, que implicou numa maior especialização profissional. Na época contemporânea, "com o desenvolvimento dos grandes sistemas espaciais, nucleares e militares, surge a implementação dos sistemas de garantia da qualidade", onde todas as ações são planejadas e sistematizadas de modo a assegurarem, previamente, "uma confiança adequada de que um produto satisfará determinados requisitos definidos", opina.

Simões também fala da gestão da qualidade, que segundo Crosby é qualificada como um conjunto de disciplinas genéricas, de aplicação específica, que envolve: definição de objetivos, planejamento, obtenção de recursos, organização desses recursos, direção, controle, reação e reinício do processo. O meio, ou recurso, principal para a garantia de qualidade, segundo o militar português, é a mão-de-obra, "que deve ser mobilizada, com líderes adequados, imprescindíveis de obter, com uma cultura de base, dirigida à permanente abertura de espírito, à capacidade de trabalho em equipe e sobretudo com disponibilidade para inovar e aceitar essa inovação", diz.

A manutenção é analisada como elemento fundamental da qualidade global, e no caso da Marinha portuguesa, ele fa-

la da doutrina do Arsenal de Alfeite diante das inovações das fragatas classe *Vasco da Gama*, quando foram desenvolvidos estudos "para se alcançar, para maior número de equipamentos e sistemas, a capacidade mais aprofundada de manutenção que fosse possível alcançar", lembra.

Finalizando, Simões fala da dificuldade de obtenção de mão-de-obra especializada, devido ao baixo salário oferecido pela Marinha em comparação com a indústria privada, e do esforço em "ultrapassar a pouca vontade dos fabricantes, e não só, na cessão de *know-how* de manutenção ao nível de 3º escalão (intervenção profundas a bordo), na medida em que sabem que o real custo destes sistemas militares está na sua manutenção e não no seu custo inicial", conclui.

VENEZUELA

Revista de la Armada, abril de 1992

A manutenção sob o enfoque da qualidade total — Capitão-de-Fragata Pedro P. Pacheco S.

Como produzir sem desperdício, com um pessoal altamente motivado e a custos otimizados? É o que tenta responder o autor, informando que "na Venezuela começa a notar-se a preocupação em tal sentido, evidenciada pela proliferação de organismos públicos e privados que dirigem seus esforços em projetos e implantação de processos relacionados com a qualidade total". Neste contexto, prossegue, havia necessidade de se organizar um sistema de manutenção que reduzisse as perdas, incrementasse a produtividade, fortalecesse a imagem corporativa, reduzisse os custos operativos e motivasse o pessoal, ou seja, "a utilização mais adequada dos recursos

humanos, materiais e financeiros mediante a integração sistemática” desses fatores.

A introdução do sistema de qualidade total — diz o militar venezuelano — requer a sua inclusão na planificação estratégica da organização, o que significaria a constância quanto ao propósito de melhorar a qualidade e o serviço, através da eliminação da dependência de inspeção freqüente, não adjudicação de contratos baseados apenas em seus preços, capacitação, liderança, liberdade para discussão sobre aprimoramento, comunicação interdepartamental, não definição de objetivos sem estabelecer o método para alcançá-los e incentivo ao orgulho dos funcionários pela realização adequada do trabalho.

“A qualidade total implica num compromisso contínuo de toda a organização para satisfazer os requerimentos dos usuários, otimizando os custos”, lembra o Comandante Pacheco e informa que compreende “a confiabilidade do produto ou serviço, características e uso, durabilidade, manutenibilidade, segurança, influência em todas as etapas da produção e custo de posse”. “Melhorando a qualidade, se reduzem os custos, melhora a produção, que permite baixar os pre-

ços e aumentar a competitividade no mercado”, diz o autor. Para tal, deve-se reduzir o desperdício, ou seja, toda atividade que não agregue valor ao produto, bem ou serviço.

O desperdício caracteriza-se pela perda de material, perdas associadas aos ativos (inventários, contas a cobrar, capacidade ociosa, etc.), tempo não produtivo utilizado em tarefas e procedimentos, custos de penalização por vendas não produzidas, máquinas inoperativas, etc. Para diminuir esse desperdício, ele apresenta as seguintes ferramentas básicas: Diagrama de Pareto, Diagrama Causa-Efeito, fluxograma de processo, gráfico de movimentos, histograma de freqüências, gráficos de controle e de correlação.

Finalizando, ele diz que o conceito de manutenção produtiva total representa um avanço na integração da manutenção com o processo produtivo, de onde se vê a necessidade de “aplicar um estilo de gerência que adote diferentes técnicas relacionadas com a motivação do recurso humano, estatística, informática, engenharia de sistemas, engenharia de manutenção, etc.”, concluiu.

NR: Ver artigos sobre o mesmo assunto na *RMB*, 3º/4º trimestres de 1992.

O "Noticiário Marítimo" da Revista Marítima Brasileira, uma publicação trimestral, reveste-se de características próprias que justificam um esclarecimento quanto a sua finalidade. Destina-se precipuamente a:

- a) divulgar os eventos considerados de maior importância vividos pelas diversas OMs, dando aos leitores uma visão panorâmica nacional da Marinha;
- b) dar aos oficiais reformados e da reserva informações sobre a Marinha que tanto amaram e que a ela dedicaram um grande número de anos de sua existência;
- c) permitir aos estudiosos do futuro que, pesquisando o "Noticiário Marítimo", possam visualizar como era a Marinha de épocas passadas.

A Revista Marítima Brasileira solicita aos Senhores Comandantes, Diretores e Encarregados que enviem para a Rua Dom Manuel, 15, notas datilografadas descrevendo os principais eventos ocorridos em suas OMs e comentando a importância dos mesmos. Tais eventos podem ser: exercícios, operações, formaturas de término de curso, comemorações (data de criação da OM, de Corpo, etc.), se possível, ilustrados com fotografias em preto e branco ou slide.

A Direção da RMB agradece antecipadamente a atenção dispensada, com a certeza de que seu apelo foi entendido e será plenamente atendido.

NOVA TÉCNICA DE BOMBEAMENTO DE PETROLEIRO — Em agosto de 1992 foi entregue o *Futura*, navio-tanque de 241 metros de comprimento, 95.000 tdw, casco duplo e novo sistema de carga e descarga, construído pelo Estaleiro Turku, da Finlândia, encomendado por armador daquele país para emprego doméstico. Seu irmão gêmeo, o *Natura*, entregue em janeiro deste ano, foi projetado especificamente para importação de óleo cru da bacia do Mar do Norte para a Finlândia.

O projeto desses dois navios inclui a instalação de dispositivos avante que lhes

permitem amarrar pela proa, a fim de carregar o petróleo diretamente dos campos de produção do Mar do Norte.

O *Futura* foi o primeiro petroleiro a receber esse novo sistema de bombas centrífuga profunda para descarga de óleo cru. Tanto o *Futura* como o *Natura* foram equipados com sete bombas centrífugas Kvaerner Europa, submersas, tipo CL 250 N2, impelidas por motores elétricos de frequência controlada. Cada bomba tem uma capacidade de 1.170 metros cúbicos por hora, com produto de densidade 865 kg/m^3 (Release da Kvaerner de 20 de agosto de 1992).



Alcione Primo

UM CATAMARÃ NO GOLFO DE NÁPOLES — Em meados de 1991, a empresa de navegação Caremar, do grupo Finmare, realizou experiências com um barco de características decididamente novas. Trata-se do *Alcione Primo*, um catamarã veloz próprio para o transporte de passageiros da região de Campania, junto ao Golfo de Nápoles.

Construído no estaleiro norueguês Kvaerner Fjellstrand, o barco desloca 478 toneladas e foi adquirido para fazer a ligação das Ilhas Ischia e Capri com o continente. A sua forma particular de casco confere-lhe excepcional estabilidade transversal, bastante conveniente para a área em que vai operar. Ele tem 40m de comprimento, 10m de boca, e é capaz de desenvol-

ver 34 nós, com apenas 1.800kW de potência instalada e pode conduzir 352 passageiros, todos confortavelmente instalados.

Em observância ao estabelecido para a política de transporte para as ilhas napolitanas, o catamarã terá sua capacidade de transporte reduzida, uma vez que estará impedido de utilizar sua plena velocidade.

Os resultados obtidos pelo emprego do *Alcione Primo* são considerados satisfatórios. Seus custos operacionais são baixos e, diante da possibilidade que se apresenta de fazer as ligações entre as ilhas — até então, problemáticas com os meios tradicionais — pode-se prever que haverá uma crescente procura pelo catamarã, devendo tornar-se em poucos anos muito familiar nos mares italianos. (*Rivista Marittima*, abril/1992.)

NOVO SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO DO PORTO DE DOVER

— Para controlar o intenso volume de tráfego do Porto de Dover, situado na parte meridional da Inglaterra, foi instalado um sistema de avançada tecnologia, o VTMS (*Vessel Traffic Management System*), fabricado pela empresa britânica EDS Scicon, de Camberley, que dispõe de painel de comando que atende às modernas regras de ergonomia situado numa torre que permite 360 graus de visibilidade.

O Porto de Dover, um dos mais ativos do mundo, movimenta anualmente 15 milhões de passageiros, 2 milhões de automóveis, 120 mil vagões ferroviários e 1 milhão de ônibus de turismo, responsáveis pelo impressionante movimento de um navio de passageiros atracar ou suspender a cada seis minutos, intensificado no verão quando *hovercrafts*, catamarãs, e outros tipos de navios de pas-

sageiros atinge a cifra de 800 diários. Para controlar este tráfego incessante, sob qualquer condição meteorológica, o sistema permite identificar, acompanhar e fazer contatos radar com todas as embarcações, desde grandes transatlânticos até pranchas a vela, num raio de 6 milhas, que pode ser bastante ampliado.

O VTMS dirige e controla também a sinalização do porto, os dispositivos de auxílio à navegação e as comunicações marítimas; monitora, analisa e registra as informações meteorológicas e as marés, sendo capaz de disseminá-las a todo instante. A informação radar é captada por três receptores e transmitida por fibra ótica para a tela, onde é processada com os dados registrados no computador sobre navegação, horário de chegada e partida dos navios, e um sistema de alarme audiovisual que permite alterar a rota até então determinada diante de um imprevisto.

O Porto de Dover foi teatro da invasão romana em 55 a.C. e de outros eventos históricos. Por sua importância, está destinado a ocupar lugar de destaque no futuro da Grã-Bretanha junto à Comunidade Econômica Européia, acrescentando ainda a nova perspectiva que se lhe oferece com a abertura do Eurotúnel ligando-o ao continente. (*Rivista Marittima*, abril/1992.)

PRIMEIRO SATÉLITE DO OCIDENTE LANÇADO POR FOGUETE RUSSO

— Reunido em Londres, em novembro do ano passado, o Conselho da International Maritime Satellite Organization (Inmarsat) decidiu adjudicar à DB Salyut, da federação russa, contrato no valor de 36 milhões de dólares para o lançamento de um satélite da Inmarsat com o foguete *Proton*, do Centro de Lança-

mento Espacial de Baikonur, no Cazaquistão, constituindo-se na primeira organização ocidental a utilizar foguetes russos para colocar em órbita um satélite de comunicações móveis.

O contrato reza ainda que a Inmarsat deverá investir alguns milhões de dólares em custos adicionais para assegurar a compatibilização do veículo com os serviços de apoio de lançamento, dado a natureza do seu pioneirismo.

A direção-geral da Inmarsat justifica como bastante apropriada essa escolha por diversas razões. Primeiramente, os países que hoje constituem a Comunidade de Estados Independentes (CEI) desempenharam importante papel no crescimento e desenvolvimento da Inmarsat, desde sua concepção, no final dos anos 70. Segundo, tem sido sempre política da Inmarsat estimular a competição mundial das telecomunicações por satélite, tanto dentro dos seus próprios sistemas como entre os diferentes competidores e fornecedores.

Além deste contrato, o Conselho da Inmarsat, representando a maioria dos países acionistas, já havia adjudicado, em março de 1992, contrato com a General Dynamics, dos Estados Unidos, para o lançamento dos dois primeiros satélites *Inmarsat-3* em 1994 e também com a Arianespace, francesa, um contrato no valor de US\$ 62 milhões para o lançamento do terceiro *Inmarsat-3* em meados de 1995. (*Inmarsat News*, 9/11/92.)

PRIMEIRA CONFERÊNCIA REGIONAL DA INMARSAT NO RIO DE JANEIRO — Realizou-se no Rio de Janeiro, de 22 a 24 de setembro de 1992, a Primeira Conferência Regional da Inmarsat sobre comunicação móvel por satélite. Esta forma de comunicação é con-

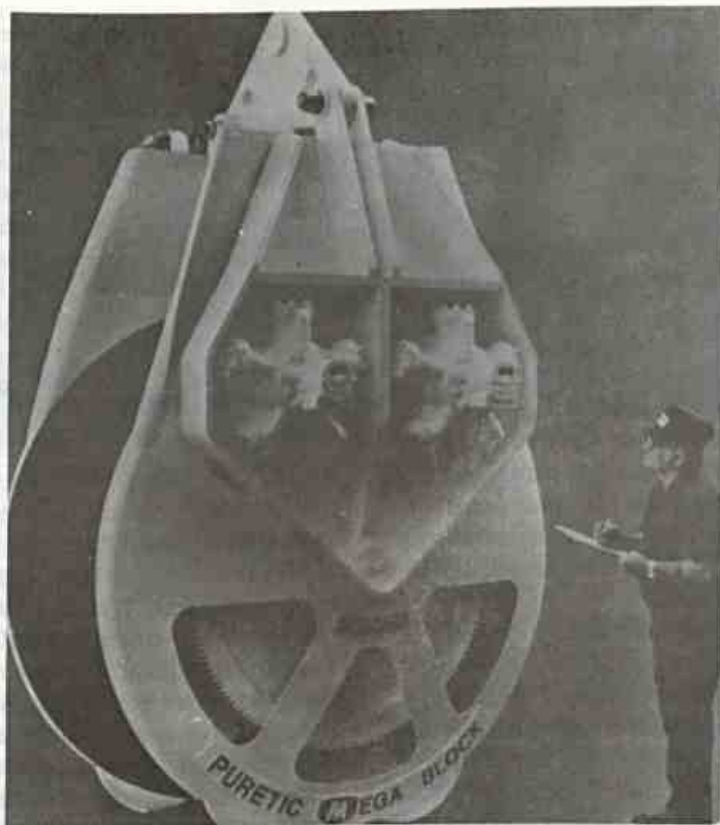
siderada hoje uma ferramenta essencial para o desenvolvimento socioeconômico e cultural, para o melhoramento da inserção internacional e a competitividade dos negócios, assim como o avanço do progresso de integração por meio da interconexão dos países da América Latina e do Caribe.

Mais de 200 delegados de 32 nações participaram da Conferência, que recomendou aos países considerarem, individual e conjuntamente, os benefícios potenciais para a região dos serviços móveis terrestres da Inmarsat, para as comunicações de transporte a grande distância, de emergência, de monitoramento ambiental e outras comunicações em regiões remotas. Recomendou também que estimulem ativamente o uso dos serviços Inmarsat por parte de entidades industriais e comerciais, em localidades cujos recursos de comunicações não possam ser satisfeitos pelas instalações terrestres.

FEIRA EUROFISHING — Encerrou-se com muito sucesso, em 21 de novembro de 1992, em Bilbao, Espanha, a Feira Sinauval — Eurofishing.

O desenrolar dos cinco dias de Exposição e Jornadas Técnicas permitiu constatar-se que os setores marítimos e pesqueiros espanhóis estão em condições de superar a situação adversa desses dois últimos anos. O certame também demonstrou sua capacidade de servir como estimulante ponto de encontro para os armadores, portuários, fabricantes de equipamentos e serviços.

Na Exposição, as autoridades marítimas e pesqueiras manifestaram-se sobre os futuros rumos das respectivas políticas setoriais, favoráveis para o desenvolvimento das empresas.



Como é habitual, predominaram, entre os expositores, os fabricantes de motores diesel (um em cada dez *stands*, apesar da extraordinária variedade da mostra). As novidades mais importantes estiveram no *supermundo* da eletrônica naval, e muito especialmente nos equipamentos que acionam o Sistema Global de Salvamento e Segurança Marítima o GMDSS.

De maior interesse foi a intervenção do diretor-geral de Marinha Mercante, para explicar alguns aspectos da nova Lei dos Portos do Estado e da Marinha Mercante (LPEMM) que está para entrar em vigor, tão logo seja aprovada pelos trâmites parlamentares. Esta lei estabelece as linhas básicas da nova realidade marítima espanhola.

O ponto mais significativo da Feira foi o reencontro do setor consigo mesmo e os diversos subsectores, entre si, a abertura de novas perspectivas, a divulgação de novos contratos para construção de barcos e fabricação de equipamento. (*Release de Alarcon & Harris*, de dezembro de 1992.)

A INVENÇÃO DE PURETIC PARA REDES DE PESCA — Modernamente, a maior parte da pesca mundial — do arenque e cavala à sardinha, à anchova, ao salmão e ao atum — é executada com a ajuda da invenção de Mario J. Puretic, que resolveu o velho problema de colher as grandes redes de pesca.

O recolhimento manual das redes era processo que durava cerca de oito horas; uma vez iniciado, muitas vezes os tubarões atacavam, deixando as redes em tiras, perdendo-se boa parte do pescado. A idéia de Puretic baseia-se em um grande moitão, bastante largo, forrado de borracha, fixado ao lais de um elevado

pau de carga, por onde a rede deve gurrir, sendo embarcada com a ajuda de guinchos especiais.

A invenção de Puretic, associada com o sistema mecânico de Marco Seattle (sistema de guinchos), é empregada em barcos de pesca de 10 a 80 metros de comprimento, tendo reduzido as tripulações de 36 para 12 homens. A denominada Puretic Power Block revolucionou a pesca comercial e já foi patenteada em 33 países. (*Marco — News Release.*)

A GRÉCIA CONSTRÓI FRAGATAS MEKO-200 — Apenas seis meses decorridos do batimento da quilha, o estaleiro Blohm & Voss, de Hamburgo, lançou ao mar a fragata *Hydra*, a primeira de uma série de quatro, construída para a Marinha da Grécia. O estaleiro alemão consegue manter essa rapidez de construção, graças ao sistema modular Meko e ao conceito de equipamentos de pronto encaixe. As três fragatas irmãs *Spetsai*, *Psara* e *Salamis* estão sendo construídas pelo Estaleiro Helênico Skaramunga, na Grécia, onde os progressos de construção dizem não acompanhar o ritmo do protótipo. Outras fragatas semelhantes encontram-se em operação ou construção para a Turquia, quatro já entregues e duas, em versão melhorada, em construção; Portugal, três entregues; Nova Zelândia, duas (encomendadas na Austrália); e Austrália, com oito encomendas. (*Proceedings*, outubro/92.)

A INDÚSTRIA DE PETRÓLEO BRITÂNICA NA DÉCADA DE 1990 — A Consultoria Jurídica do Petróleo do Reino Unido e o Instituto do Petróleo Britânico promoveram uma conferência, que teve lugar no dia 24 de março passa-



Fragata *Hydra*, classe *Meko-200*, seis meses entre o batimento da quilha e o lançamento ao mar

do, em Londres, intitulada "A indústria do petróleo britânico nos anos 90 — Aspectos legais e problemas comerciais", abrangendo os seguintes tópicos: política e assuntos relativos à legislação de segurança e meio ambiente; os problemas legais da participação de oportunidades de rápido desenvolvimento; e o abandono dos campos produtivos e suas implicações práticas quando do seu esgotamento.

Segundo os organizadores, o desenvolvimento ulterior dos campos de óleo e gás do sistema comercial do Reino Unido, nos anos 90, precisa levar em consideração os aspectos legais e os problemas comerciais que surgirão, tanto pelo uso da lei como pelas necessidades comerciais.

INMARSAT — O SERVIÇO DE TELEFONE PRIVADO MUNDIAL: A ESCOLHA DA CONSTELAÇÃO DE SATÉLITES — A Inmarsat anunciou, em 1º de março de 1993, haver firmado contrato com as principais empresas aeroespaciais e consórcios, para ajudar na seleção do melhor sistema de satélite, para o serviço de telefone pessoal, proposto para utilização mundial.

Conhecido como *Inmarsat-P*, tem sido motivo de pesquisa no campo internacional de verificação de demanda de mercado, sendo grande a expectativa em torno do seu desenvolvimento.

Para o desenvolvimento do *Inmarsat-P* foram consideradas três constelações de satélites: a geostacionária (GSO); circular intermediária (ICO), e órbita terrestre baixa (LEO).

Dois contratos ulteriores foram firmados para aprimorar e otimizar cada uma das três configurações orbitais, com vistas à avaliação: do critério de desempenho do serviço prestado, da dimensão do aparelho de telefone manual, dos requisitos de potência de transmissão e eficiência dos serviços. Foram adjudicados os seis contratos seguintes:

— Sistema Geoestacionário (GSO): General Electric Astro (EUA), com a Matra-Marconi (França e Reino Unido); Hughes Space Communications (EUA), com a British Aerospace (Reino Unido) e NEC (Japão);

— Sistema Circular Intermediário (ICO): Matra-Marconi (França e Reino Unido), com GE Astro (EUA); TRW (EUA);

— Sistema Órbita Terrestre Baixa (LEO): Alliance Consortium, reunindo Aeroespaciale (França), Alcatel (França), Alenia (Itália) e Deutsche Aerospace (Alemanha); Antrix (Índia), com a Organização Indiana de Pesquisa Especial (ISRO).

O sistema geostacionário (GSO) seria uma versão bastante potente dos sistemas utilizados pela Inmarsat e pelos outros principais operadores de satélite, com bem poucos satélites grandes e potentes, colocados em órbita sobre o equador, numa altitude de 36.000km (ou 22.300 milhas), para proporcionar cobertura global.

O sistema ICO necessitaria de vários satélites, provavelmente entre 12 e 15, movimentando-se enfileirados em órbita, para também permitir cobertura global. Estes satélites estariam aproximadamente entre 10.000 e 15.000km (6.200-9.400 milhas) de altitude e pareceriam mover-se vagorosamente no céu.

O sistema LEO compreenderia um número ainda maior, porém de satélites menores, orbitando aproximadamente a 1.800km (1.125 milhas).

A administração do projeto afirma que cada um dos sistemas apresenta vantagens e desvantagens; porém, antes que se possa efetuar uma comparação final para escolha, faz-se necessário assegurar que se conseguiu a otimização das possibilidades operacionais de cada sistema e o perfeito entendimento de suas características particulares na disputa, em face das pretensões do mercado. (*Inmarsat News* de 1/03/1993.)

NOVO SISTEMA TELEFÔNICO PARA PEQUENAS EMBARCAÇÕES — A Magnavox lançou no segundo trimestre deste ano a última palavra em equipamento eletrônico para embarcações: o termi-

nal telefônico via satélite para comunicações navio-terra para barcos de até 12 metros de comprimento, que até então só estava disponível para navios e grandes iates. O novo MX-3400 Magnaphone-M é o primeiro da série de ultrapequenos terminais de telefone por satélite a utilizar o serviço digital-voz do satélite *Inmarsat-M*, tirando proveito da avançada tecnologia que possibilita alta qualidade nas comunicações telefônicas empregando antena bem menor do que as dos terminais do satélite de comunicações *Inmarsat-A*.

Apresentado no início do ano na Exposição Internacional de Barcos de Miami, o conjunto do Magnaphone-M pesa exatamente 40 quilos. O domo tem 77cm de altura, por 64cm de diâmetro. Internamente, o domo dispõe de um prato, montado sobre plataforma estabilizadora, sempre apontado para o satélite, com qualquer jogo do barco. A grande vitória da Magnavox, decorrente de sua longa experiência, foi o desenvolvimento de sofisticada técnica de estabilização de antena, capaz de suportar o contínuo balanço e caturro dos pequenos barcos. Valendo-se ainda desse *know-how*, a Magnavox pôde aprimorar diversas partes do projeto para reduzir os custos de sua instalação e manutenção, como é o caso da antena, desenhada para garantir a fácil remoção do domo, baixando-a ao convés para inspeção ou substituição de componentes.

A tecnologia do sistema de codificação digital-voz do *Inmarsat-M* permite maior número de chamadas simultâneas para o satélite, resultando daí o preço de US\$ 5,50 por minuto de impulso, bem inferior ao do satélite *Inmarsat-A*. (*Magnavox Release*, 11/02/93.)

TRANSPORTES DE BENS DE PROPRIEDADE PARTICULAR, SEM



COBERTURA DE SEGUROS — O TT Club (The Transport Mutual), entidade especializada em seguro mútuo, divulgou, em fevereiro de 1993, aos armadores, agentes de linhas de navegação e transitários de carga que negociam diretamente com embarcadores particulares, que os tribunais de todo o mundo estão tendendo a tratá-los como consumidores privados, e assim desconsideram cláusulas de salvaguarda que aparecem nos termos contratuais normais do transporte comercial. Mais recentemente, entretanto, está havendo uma tendência das cortes de justiça tomarem o partido *do pobre homem contra seu poderoso* oponente; *do desassistido pelo seguro contra o segurador*.

Assim, o TT Club expediu um cartão-caricato, o quinto de uma série denominada Perdas Evitáveis, alertando os armadores e transitários de carga sobre esse risco. E recomenda: sempre que acei-

tar o transporte de uma carga, não importa que seja um iate ou uma mala, se for da propriedade privada de um indivíduo, deve ser sempre esclarecido que nos termos do transporte não está incluído o seguro. É também de suma importância que o armador (ou seus agentes) confirme por escrito quaisquer ofertas feitas a indivíduos, particularmente antes que o carregamento ocorra.

A BOFORS E A RAUFOSS INTENSIFICAM SEUS VÍNCULOS — Foi firmado, em 11 de março de 1993, pelos presidentes da Bofors, da Suécia, e da Raufoss, da Noruega, um acordo de cooperação de longo prazo.

Durante muitos anos, tanto a Bofors como a Raufoss colaboraram em projetos de armamento e de equipamentos de defesa. Em decorrência da retração do mercado e da limitada aquisição de ma-

terial de defesa na Suécia e na Noruega, as duas empresas vêm discutindo a possibilidade de expandir seus entendimentos de cooperação.

O propósito dessa cooperação é de reestruturarem-se sob os pontos de vista técnico e de meios de produção, de forma a tornarem-se bem mais competitivas.

O acordo prevê o melhor entrosamento das partes essenciais de cada empresa. Assim, como primeiro passo, a Raufoss encarregar-se-á do suprimento de cartuchos e estojos, para satisfazer as necessidades de ambas, enquanto a Bofors incumbir-se-á dos propelentes.

A Bofors encontra-se unicamente engajada na produção de armamentos, participando do Grupo Celsius, nova organização sueca, e sua renda anual é de cerca de 580 milhões de dólares. Já a Raufoss tem sua renda anual em torno de 290 milhões de dólares, sendo que uma terça parte dessa quantia é proveniente de sua produção de armamento.

II EXPEDIÇÃO ANTÁRTICA ESPANHOLA — Regressou ao Porto de Cádiz, em abril último, o Navio de Pesquisas Oceanográficas *Hespérides* após realizar uma expedição ao continente antártico que durou seis meses. O navio realizou pesquisas voltadas fundamentalmente para estudos acústicos e geológicos, de acordo com a orientação da Comissão Interministerial de Ciência e Tecnologia da Espanha, e colaborou com o desenvolvimento dos projetos científicos da Base Antártica Espanhola Juan Carlos I, do Programa Nacional Antártico Espanhol, oferecendo apoio logístico no transporte de pessoal e material entre a base e o continente sul-americano.

Na viagem de ida, o *Hespérides* fez escalas em Las Palmas (18 a 20 de outu-

bro), Salvador, Bahia (30 de outubro a 2 de novembro), Buenos Aires (9 a 12 de novembro) e Punta Arenas (17 a 21 de novembro). De regresso, tocou nos Portos de Montevidéu (12 a 15 de março), Rio de Janeiro (19 a 22 de março), Tenerife (4 a 7 de abril) e, finalmente, Cádiz, a 10 de abril. (*Revista General de Marina*, dezembro/1992.)

CALEUCHE — A *Revista Marítima*, do Chile, em seu número do 6º bimestre de 1992, na seção "Livros", traz uma resenha do artigo "Caleuche", de autoria do Contra-Almirante Arlindo Vianna Filho, publicado na *Revista Marítima Brasileira* do 1º e 2º trimestres de 1992, que descreve a realidade e o lado místico do lendário Navio *Caleuche* e a sua importante contribuição à Humanidade, "por romper as fronteiras promissoras da imensidão do mar e por saber acionar as indústrias e o comércio, expandindo cultura e valorizando o homem, integrando os esforços racionais e repudiando atitudes hostis, para levar sentimentos de amizade às sociedades", diz a matéria.

Sobre o autor, que serviu como adido naval da Embaixada do Brasil no Chile em 1987-1988, e seu artigo, escreveu a revista chilena: "dificilmente poderemos refletir com fidelidade as fervorosas expressões do autor, cujo profundo conhecimento da instituição caleuchiana e sua apreciação por esta destacam-se como uma digna mostra do tradicional cavalheirismo náutico universal".

COMBATE AO CÓLERA — Tendo em vista a ameaça de um surto epidêmico do cólera-morbo, doença infecciosa aguda e contagiosa, em diversas regiões do País, a Diretoria de Saúde da Marinha,



através do Boletim Noticioso (*BONO*), solicitou o apoio dos comandos e recomendou ao pessoal de Saúde das organizações da MB a divulgação e controle das seguintes medidas ao pessoal da Marinha: lavar cuidadosamente as mãos com água e sabão, antes das refeições e após uso das instalações sanitárias; evitar comer alimentos crus ou mal cozidos, sobretudo frutos do mar; não consumir sucos, picolés, caldo de cana e refrescos

de procedência duvidosa. Quanto ao tratamento da água, a Diretoria de Saúde recomendou respeitar as seguintes proporções: para beber, pingar cinco gotas de água sanitária comercial para cada litro de água filtrada e aguardar 30 minutos antes de utilizá-la; para o pronto consumo de verduras e frutas, colocá-las de molho em solução contendo uma colher de sopa de água sanitária em um litro de água filtrada durante 30 minutos.

EXPORTAÇÃO DE ARMAMENTO PARA O TERCEIRO MUNDO — Segundo relatório apresentado ao Congresso norte-americano no ano passado, o mercado de exportações de armas para o Terceiro Mundo sofreu expressiva queda em seu volume global, atingindo no ano de 1991 a cifra de 24,7 bilhões de dólares, nível mais baixo desde 1984, se comparados com os 30 bilhões em 1989 e os 41,1 bilhões de dólares em 1990. A informação é da revista britânica *Jane's Defence Weekly*, de agosto de 1992, que ressalta a supremacia dos Estados Unidos neste mercado (57,4% em 1991) apesar da queda de 4,9 bilhões no faturamento em relação ao ano anterior. O relatório diz ainda que o principal concorrente dos EUA no mercado, a ex-União Soviética, também diminuiu sua participação, passando de 27,2% em 1990 para 20% em 1991, o que significou uma queda de 6,8 bilhões de dólares no faturamento.

A matéria informa também que três quartos das vendas norte-americanas destinaram-se à Arábia Saudita (5,6 bilhões de dólares), Coreia do Sul (2,9 bilhões) e Egito (2,3 bilhões). Numa queda drástica, a China perdeu 86,37% do mercado, baixando suas exportações de 2,2 bilhões em 1990 para apenas 300 milhões de dólares no ano seguinte.

Na Europa Ocidental, apenas a Grã-Bretanha e a Alemanha obtiveram desempenhos positivos em 1991, aumentando o faturamento em 300 milhões e 100 milhões de dólares, respectivamente. Enquanto isso, a França caiu de 3,1 bilhões de dólares em 1990 para 400 milhões e a Itália simplesmente desaparecia do mercado, passando de 200 milhões de dólares em 1990 para zero no ano seguinte. No total, esses quatro países tiveram 11,4% do mercado de exporta-

ção de armas para o Terceiro Mundo em 1991, numa queda de 1,5 ponto percentual em relação ao ano anterior. (*Nação e Defesa*, 3º trim. 1992.)

SALÃO DE CONFERÊNCIAS COM COMUNICAÇÕES, VIA SATÉLITE, EM FERRY-BOAT EUROPEU — Está sendo instalado um terminal do satélite *Inmarsat-A* e o sistema de comunicações *Marinet* no *The Pride of Bilbao*, ferry pertencente à empresa P&O European Ferries, de Portsmouth, Inglaterra. A companhia espera, assim, manter um alto nível de passageiros usando os novos sistemas de comunicações para seus negócios e conferências que poderão ser realizadas, em viagens de serviço, entre Portsmouth e Bilbao — com 28 horas e meia de duração.

O *Pride of Bilbao* é o maior ferry operando nos portos britânicos, desloca 37.500 toneladas e, anteriormente, fazia a ligação entre a Suécia e a Finlândia, para a Viking Lines.

Graças à instalação do sistema *Marinet* a bordo do ferry, conjugado com o terminal do satélite *Inmarsat-A*, o armador conseguiu meios de fornecer serviços de fax e telex aos passageiros, para assuntos particulares, negócios e conferências, a preços bastante razoáveis; enquanto que, na maioria dos ferries, no contato do passageiro com a terra, efetuado através do telefone, via satélite, o custo é bem elevado.

Entregando-se ao comissário a mensagem que se deseja remeter, com o número do fax ou telex, ela é transmitida via satélite ao sistema central da companhia, em terra, e dali, por linha terrestre, ao seu destinatário — pagando-se uma fração do custo normal do tráfego por satélite.

O armador entende que o *Pride of Bilbao* desempenha três importantes papéis — o de navio de cruzeiro, *ferry* para passageiros e centro de conferências. Para a companhia, a expectativa de oferecer um salão de conferências (para negócios), sem um completo serviço de comunicações, tornaria a idéia básica pouco factível.

Com o sistema Marinet, podendo ser considerado a obra-prima dos sistemas, consegue-se economizar aproximadamente 90%, em relação aos métodos convencionais, combinando-se alta tecnologia de microcomputadores com sofisticado *software*, desenvolvido para otimizar a velocidade e eficiência das comunicações por satélite, navio-terra, normalmente de elevado custo.

JURAMENTO À BANDEIRA NO CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA (CIAGA)

— Em cerimônia realizada no dia 30 de abril de 1993, os alunos do 1º ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) prestaram solene juramento à bandeira. O Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), Contra-Almirante Mauro Vianna de Araripe Macedo, fez a seguinte exortação:

“Meus caros alunos do primeiro ano da EFOMM:

“O juramento que os senhores irão prestar, perante o pavilhão nacional, sela um compromisso com a Pátria, cuja honra, integridade e instituições prometerão defender, se necessário for, com o sacrifício da própria vida.

“Meditem bem sobre os termos do juramento que irão pronunciar e lembrem-se deles durante toda sua vida profissional. Tenham-no presente em todas as

suas ações, na paz ou na guerra, no trabalho diuturno, no país ou no exterior.

“Quando saírem deste pátio vocês terão uma responsabilidade a mais a pesarem os ombros, mas terão também o orgulho de terem se tornado cidadãos presentes, em pleno exercício de sua comunhão com a Pátria.

“A profissão que abraçaram, embora por vezes exigentes de sacrifício e abnegação é das mais nobres e gratificantes.

“Os senhores serão responsáveis por um dos setores mais importantes da economia nacional; o transporte no mar de nossas riquezas e dos bens necessários ao desenvolvimento do país e ao bem estar de nosso povo.

“Vivemos hoje uma época crítica de nossa história.

“Após o término da Guerra Fria, o mundo realinha-se numa Nova Ordem, onde figuram como fatores preponderantes a ciência, a tecnologia, o livre mercado e conseqüentemente, a competição.

“A competição privilegia os mais capazes e elimina os perdedores. Não podemos sair vencidos nesta refrega!

“É preciso que se tenha consciência de que é necessário obter competência. E competência se obtém com educação, com trabalho, com o contínuo aperfeiçoamento de cada um como cidadão e da Nação, como um todo.

“O CIAGA reformula seus currículos e moderniza seus simuladores e assessorios de ensino, buscando acompanhar o estado da arte dos novos navios e equipamentos que estão entrando em tráfego. É imprescindível, no entanto, que este esforço seja seguido por todos que aqui labutam, mestres e alunos e também secundado pela colaboração daqueles que, em um futuro próximo poderão avaliar, sugerir correções de rumo e se beneficiar dos resultados desta mudança: Armadores, Comandantes, Sin-

dicatos de Classe e Patronais, enfim, toda a Comunidade Marítima Nacional.

“Estou certo de que a ansiada recuperação de nossa Marinha Mercante passa não só pela ampliação e modernização da frota mas, principalmente, pela capacitação profissional de seus tripulantes.

“Jovens alunos da Turma Comandante Carlos Rubens Caminha Gomes: sejam felizes na carreira que abraçaram e façam jus à confiança que a Nação deposita nos senhores, nesta primeira etapa da singradura que hora iniciam.”

NOVOS HARRIERS PARA A ESPANHOLA — Decorrente de antigos elos que unem a Rolls-Royce e a Marinha espanhola, a Espanha comprou oito aeronaves *AV-8B Harrier II Plus* para suas operações navais.

Esses aviões produzidos pela McDonnell Douglas, dos Estados Unidos, são equipados com radar e impulsionados pelo motor F402-RR-408A, designação americana da mais potente variante do Pegasus 11-61, da Rolls-Royce, com 23.800 libras de empuxo; tais aeronaves serão construídas sob a égide de um acordo de cooperação internacional envolvendo a Espanha, os Estados Unidos e a Itália.

A entrega dos kits dos motores pela Rolls-Royce está prevista para 1995, devendo a montagem final dos aviões ser efetuada por empresa espanhola.

A Marinha da Espanha, desde 1975, vem utilizando aeronaves *AV-85 Harrier I*, equipadas com motores Rolls-Royce Pegasus versão 402, guarnecendo esquadra sediado na Base Aeronaval de Rota, próximo a Cádiz. Esses aviões operam a bordo do Navio-Aeródromo *Príncipe de Asturias*, equipado com rampa inclinada (*ski-jump*) na proa.

Ainda a respeito da aeronave *AV-8B Harrier II Plus* — ela voou pela primeira vez em setembro de 1992 —, o Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos encomendou 27 unidades, e a Marinha italiana, 13. (Informe à imprensa da Rolls-Royce.)

TRANSMISSÃO DO CARGO DE COMANDANTE DA ESCOLA NAVAL — Tomou posse no cargo de Comandante da Escola Naval o Contra-Almirante Marcos Augusto Leal de Azevedo, no dia 20 de abril de 1993, em cerimônia presidida pelo Diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante Ruy Barcellos Capetti. Ao transmitir o cargo ao seu sucessor, o Contra-Almirante José Alberto Accioly Fragelli fez um balanço do seu comando e da sua atuação na Escola Naval, destacando:

“Por quatro vezes atravessei a ponte de Villegagnon para aqui servir. Hoje a atravesso mais uma vez, seguindo destino, só com a diferença de saber que não mais haverá retorno, não mais poderei percorrer os pátios, os corredores e as salas deste *Campo Santo* como membro efetivo de sua tripulação.

“A primeira vez que me apresentei, ingressando como aspirante, tudo era dúvida, incerteza e insegurança. Hoje, desembarco como almirante, tendo na alma uma única certeza: não tivesse eu passado por esta Escola, minha vida não teria sido tão feliz e com tantas realizações profissionais.

“Tal como o nauta que chega ao seu porto de destino, chego, hoje, ao fim desta longa travessia de 25 meses vividos, intensamente, com todos os que tripularam esta nau à sombra do meu pavilhão. Foram meses nem sempre fáceis. Muito mar grosso teve de ser rompido pelo talhamar deste barco, mas, no fi-

nal, a bonança sempre chegava, pois os ventos e as tradições estavam permanentemente ao nosso lado.

“Sou muito grato a todos os que tornaram leve o meu timão. À minha guarnição — civis e militares —, aos meus oficiais, aos meus professores, ao meu Superintendente de Administração, ao meu Superintendente de Ensino, ao meu Comandante do Corpo de Aspirantes e, de maneira toda especial, ao meu Imediato, Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Lopes, conselheiro e amigo em todos os momentos. Fossem de mar calmo ou de tempestade, tinha eu a certeza de sua solidariedade em todas as situações.”

Proseguindo, o Almirante Fragelli agradeceu a todos que apoiaram o seu comando e prestigiaram a Escola Naval, com destaque para o Almirante Ivan da Silveira Serpa que propiciou “todos os meios e apoio para que a Escola Naval passasse por uma grande reforma em suas instalações”. Agradeceu também “aos comandantes das Academias das Agulhas Negras e da Força Aérea pelo espírito de amizade que sempre predominou entre as nossas relações.”

“Aos meus aspirantes e guardas-marinha — continuou —, sendo a última vez que lhes dirijo a palavra como meus subordinados, não poderia deixar de dizer quanto me sinto orgulhoso de um dia tê-los como comandados. Vocês representam a grande esperança da classe. Nas minhas palestras e ordens de serviço sempre me utilizei de conselhos para orientá-los. Permitam-me que lhes dê um último: vivam plenamente este período, cultivem a camaradagem sadia entre os colegas, formando laços fortes de amizade que os conduzam, para o resto de suas vidas na Marinha, dentro de um ambiente de respeito mútuo que muito os ajudará na parte profissional. Tenham, também, um carinho grande por esta Escola e

esta Ilha. Lembre-se de que, há mais de 400 anos, Mem de Sá disse sobre Villegagnon: ‘Posto que vi muito e li mais, parece-me a mim que se não viu outra fortaleza tão forte no mundo’. Transformem esta fortaleza de pedras numa fortaleza viva, de homens com espírito altivo, de coragem e de amor ao Brasil.

“Ao Almirante Leal de Azevedo, que hoje assume o comando desta Escola, meus sinceros votos de que seja feliz quanto aqui fui. A sua nomeação diminui em muito a tristeza de deixar esta Ilha, pois sei que ela não poderia estar entregue a mãos mais competentes.

“Por fim, dirijo-me ao meu bom Deus para agradecer a grande ventura de me ter dado um dia o leme desta Escola e me ter feito membro mais velho desta tripulação.”

Ao receber o cargo de Comandante da Escola Naval, o Almirante Leal Azevedo também falou de sua relação com a Escola Naval:

“Vivo um dia de indizível emoção. Os sentimentos são densos, profundos e se entrelaçam.

“Faz 35 anos, integrei um grupo de jovens que, pela primeira vez, cruzava os umbrais daquele histórico portão. Um propósito nos unia e irmanava: ser oficiais de Marinha.

“No tempo feliz aqui vivido, criamos amizades e cultivamos valores acadêmicos, morais e profissionais inerentes à nobre carreira espontaneamente abraçada e que se dedica a, no mar, defender os interesses da nossa Pátria.

“Hoje retorno à Escola Naval, desta vez para comandá-la. Vêm-me à cabeça numerosos chefes que por aqui passaram e com quem tive o privilégio de servir. Vêm-me à cabeça, sobretudo, os nomes dos insígnies ex-comandantes que, por sua competência, exemplo e liderança,

escreveram páginas notáveis na história da nossa Marinha.”

Em seguida, o novo Comandante da Escola Naval agradeceu às autoridades, oficiais, amigos e familiares a presença na cerimônia. Agradeceu também ao Ministro da Marinha pela sua nomeação, ao Diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante Ruy Barcellos Capetti, e ao Almirante Fragelli, “pela extrema fidalguia com que me recebeu e pelo inexcusável esmero com que me passou o cargo, fruto não só de sua notável experiência na Escola Naval, mas também do indistigável e justificado carinho que por ela tem”, assinalou.

Voltando-se para o corpo discente, concluiu sua oração:

“A meus guardas-marinha e aspirantes — razão de ser da Escola Naval —, resalto a esperança imensurável e sempre renovada que representam para toda a nossa Instituição e lhes afirmo que, com a ajuda de Deus, o *Grande Timoneiro*, não medirei esforços para tentar conduzir esta Escola que, mais que uma forja, é o próprio coração da Marinha.”

HISTÓRIA DA CARTOGRAFIA — BOLSAS DE ESTUDO PARA PESQUISADORES — A comunidade de pesquisa cartográfica que leva o nome J. B. Harley, em memória de Brian Harley¹, de Londres, em associação com a Biblioteca Britânica, o Museu Marítimo Nacional, o Gabinete de Registro

Público e a Real Sociedade Geográfica, está oferecendo bolsas de estudo, para divulgar a enorme riqueza em material cartográfico existente em Londres.

Serão concedidas bolsas de duas e de quatro semanas, importando em 400 libras ou 800 libras, respectivamente. São convidados a participar aqueles que tenham conhecimentos avançados na pesquisa da história da cartografia, independente de nacionalidade, grau de instrução ou profissão. Os pedidos serão julgados pelo critério de competência. Não serão normalmente aceitas inscrições daquelas que estejam vivendo dentro de uma razoável proximidade de Londres.

As coleções de mapas de Londres são notáveis sob diversos aspectos: profusão de áreas, dados e assuntos, e a pesquisa que vier a ser efetuada não precisará limitar-se a tópicos britânicos. Será dada preferência a estudos interpretativos da história do mapa, independente de área, tema ou período. Pois, isto reflete o pensamento e a contribuição de Brian Harley — a pesquisa criativa e interdisciplinar da história dos mapas, através dos tempos, em todas as partes do mundo.

Não há formulário próprio para a inscrição. Os candidatos deverão encaminhar um resumo de suas pesquisas, em não mais de 1.000 palavras, juntamente com o *curriculum vitae*, no qual se pede incluir uma lista de seus trabalhos publicados. As propostas deverão ser remetidas para o endereço abaixo, até 1º de no-

1. J. B. Harley pode ser considerado um gigante entre os historiadores da cartografia deste século. Ele iniciou suas pesquisas em geografia histórica na Universidade de Birmingham, daí desenvolveu seu interesse por mapas, sua produção e seu significado cultural. Foi professor da Universidade de Liverpool, e depois da Exeter. Trabalhador ágil e metódico, Brian Harley elaborou aproximadamente 150 publicações, abrangendo muitos aspectos do mapeamento na Inglaterra e nas Américas. Como editor foi responsável por edições fac-símile de diversos atlas e série de mapas. Com David Woodward, ele concebeu, dirigiu e editou os dois primeiros volumes da *História da Cartografia*. Ele veio a falecer quando sua carreira estava ainda em plena ascensão.

vembro de 1993, os nomes dos pesquisadores premiados serão anunciados em fevereiro, próximo, com os estágios a serem cumpridos nos 18 meses seguintes.

À guisa de informação, as principais coleções de mapas encontram-se nas bibliotecas de pesquisa dos seguintes órgãos de Londres:

— Biblioteca Britânica — dispõe de referências de diversos catálogos contendo mapas, inclusive do Gabinete da Índia;

— Museu Marítimo Nacional — catálogo da biblioteca, especialmente, *Atlas e Cartografia*, em dois volumes;

— Gabinete de Registro Público — contém cerca de 25.000 manuscritos e mapas impressos; e

— Real Sociedade Geográfica — com o Catálogo de sua Sala de Mapas, datado de março de 1881.

Há ainda outras coleções significativas nos arredores de Londres. Uma delas é a *Ian Watt*, que edita o Guia de Coleção de Mapas do Reino Unido.

Endereço para correspondência:

The Hon. Secretary
The J. B. Harley Research Fellowships
c/o Map Library
The British Library
Great Russel Street
London WC1B 3DG
United Kingdom

COMEMORAÇÕES DA TURMA DE
GUARDAS-MARINHA DE 1951 —
Realizou-se no dia 14 de maio, na praça-
d'armas do ex-Navio-Escola *Almirante*
Saldanha, hoje instalada no Museu de
Hidrografia e Navegação, na Ponta da



Na praça-d'armas do Navio-Escola *Almirante Saldanha*, os Guardas-Marinha da Turma de 1951 sentiram-se honrados com as presenças das Senhoras Yedda Henning e Violeta Modesto de Almeida, dos Almirantes Aloysio Mendes Lopes, Antonio Leopoldo do Amaral Sabóia, Dr. Ernani Vitorino Aboim Silva e dos Comandantes Alberto José Carneiro de Mendonça, Hermano Alfredo Herbert Von Sydow, Arnaldo Andrade Ferreira dos Santos, Luiz Carlos Balthazar da Silveira Cotta e Dr. Walter Fernandes de Vasconcellos

Armação, um coquetel comemorativo dos 40 anos de regresso da XIII Viagem de Instrução e quarta viagem de circunavegação da Marinha do Brasil.

A festa, prestigiada pela presença do Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Arlindo Vianna Filho e Senhora, compareceram 22 guardas-marinha e representantes da oficialidade do navio e respectivas senhoras.

Foram momentos de encantamento e nostalgia, destacando-se o fundo musical, com as autênticas músicas da época, o excelente repertório do Capitão-Tenente Gomes da Costa, da DHN, ao piano, e o conjunto Navegantes da Ponta da Armação, integrado por civis e militares também da DHN.

Foi também promovida uma exposição de fotos, selos, moedas, cédulas, postais, desenhos, álbuns, *souvenirs* e a coletânea de artigos publicados pelo então Guarda-Marinha Luiz Fernando da Silva Souza, que os escreveu na qualidade de representante especial de *O Globo*.

VOLVO PENTA LANÇA MOTOR PARA GRUPOS GERADORES — Os primeiros protótipos dos motores diesel marítimos apresentados pela companhia sueca Volvo Penta Marine Gen Set System no Salão do Mar de Hamburgo, no outono de 1992, estão sendo empregados para reequipar o grupo gerador de um pequeno navio de passageiros alemão, o *Wilhelmshaven*, de 1.418 toneladas. Neste navio foram instalados dois motores auxiliares Volvo Penta diesel, tipo TAMD 162 C, de 300 kW a 1.500 rotações por minuto, cuja montagem e instalação a bordo obedeceram às normas da sociedade classificadora Germanischer Lloyd.

Construído em 1963, o *Wilhelmshaven* tem 76 metros de comprimento e 13

metros de boca. De propriedade da Harle-Express Seetouristik, possui dois motores principais de 1.500 H.P., e pode transportar 1.100 passageiros. Segundo o fabricante, em seus 20 anos de existência, a Volvo Penta destaca-se pela prioridade concedida em seus projetos à facilidade de operação, simplicidade e baixo custo de manutenção, além da possibilidade de reposição de suas peças por similares de outros fabricantes.

JURAMENTO À BANDEIRA NA ESCOLA NAVAL — Foi realizada, no dia 11 de junho, mais uma cerimônia de Juramento à Bandeira dos Aspirantes do 1º Ano da Escola Naval. A solenidade foi presidida pelo Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, Almirante-de-Esquadra José Júlio Pedrosa; presentes o Diretor de Ensino, Vice-Almirante Ruy Barcellos Capetti, várias autoridades e familiares dos 219 aspirantes que iriam receber seus espadins. Na ocasião, o Comandante da Escola Naval, Contra-Almirante Marcos Augusto Leal de Azevedo, proferiu a seguinte exortação:

“Meus aspirantes da Turma Almirante Augusto Hamann Rademaker Grünewald.

“O dia de hoje ficará para sempre guardado em suas mentes. O Juramento à Bandeira representa o mais importante ato de nossa profissão. As palavras do compromisso que daqui a pouco irão prestar devem ser ditas, sobretudo, com o coração. Elas resumem, em toda sua essência, a característica básica da profissão militar: defender a Pátria e, se for preciso, morrer por ela. A partir desse momento, vocês passarão a integrar a nossa Marinha, cujas glórias são motivos de orgulho para todos nós.

“Não é por acaso a coincidência do Juramento à Bandeira com o Onze de Junho. Há quase 130 anos, a Marinha



Na ante-sala da praça-d'armas do Navio-Escola *Almirante Saldanha*, o Vice-Almirante Arlindo Vianna Filho e ex-guardas-marinha. Da esquerda para a direita, Heraldo Messeder de Souza, Rôberio Cardoso Brochado, Jorge Telles Ribeiro, Eduardo de Oliveira Rodrigues, Max Justo Guedes, Odyr Marques Buarque de Gusmão, Hugo Stoffel e Ricardo Raposo Carneiro

logrou desequilibrar a nosso favor as operações de guerra no Rio Paraguai. A Batalha Naval do Riachuelo, além de indiscutível triunfo militar, revelou atos de heroísmo que até hoje cultivamos. Nada mais justo e apropriado que, a cada ano, reverenciar nossos heróis com o solene juramento de nova turma de Aspirantes a Oficiais de Marinha.

“Dependemos inexoravelmente do mar. É inquestionável a destinação oceânica de nosso País. O mar não tem muros e, por isso, somos vizinhos de quase todo o mundo.

“Mas o oceano é, também, palco de contendas e disputas. Infelizmente, não temos a certeza de que nossas singraduras serão sempre tranqüilas. E é exatamente para isso que servimos: defender, no mar, os interesses do Brasil, até as últimas conse-

quências, como bem sintetiza o *Tudo pela Pátria*, presente em todos os navios.

“Eis a grandeza da carreira que vocês voluntariamente abraçaram e na qual, agora, com firmeza, dão os primeiros passos.

“Concito-os a se dedicarem com todas as energias ao preparo profissional que a nossa Escola proporciona. Cultivem a amizade e o companheirismo. Observem seus chefes, cujos erros e acertos devem sempre servir de lição para todos. Gravem os bons exemplos. Honrem este espadim — símbolo tradicional dessa Escola muito querida. E se, por algum momento, forem abatidos pelo desânimo, pela insegurança ou pelo temor, relembrem dessa manhã, das palavras pronunciadas perante nossa sagrada Bandeira, como um ato de fé, de crença inaba-

lável e de infinito amor à Marinha e ao Brasil.

“Deus os façam muito felizes!”

FORÇA-TAREFA FRANCESA NO ADRIÁTICO — Para fazer parte da força de paz da União de Defesa Europeia enviada ao Mar Adriático, com o intento de fazer cessar a guerra civil na ex-Iugoslávia, a França organizou uma força aeronaval constituída pelo *Foudre* (levando a bordo dois helicópteros *Super Ferlon*, quatro *Puma* e 11 *Gazelle*), seu Navio de Apoio *Duquesne* e centralda no Navio-Aeródromo *Clemenceau*, que partiu de Toulon a 28 de janeiro de 1993. A Fragata *La Motte Picquet* foi destacada para a tarefa do embargo.

As unidades francesas são as seguintes:

Clemenceau — navio-aeródromo construído em 1961 que desloca 27.300/32.700 toneladas; convão de 165 metros; velocidade de 32 nós; armado com quatro canhões de 3,9 polegadas e 18 mísseis SAM; suas aeronaves são 16 *Super Etendard*, três *Etendard*, dez *Cruiser* e sete *Alisé*.

Foudre — navio-doca de apoio logístico de 8.190/11.800 toneladas de deslocamento; velocidade de 21 nós; armado com um canhão de 40mm e um lançador sêxtuplo de mísseis SAM; transporta 470 homens (um regimento mecanizado da Força de Ação Rápida), 1.840 toneladas de carga, dois CDIC ou dez CTM, ou uma lancha-patrolha; seu hangar comporta dois helicópteros *Super Ferlon* ou quatro *Super Puma*; elevador de 52 toneladas de capacidade e doca de 122 x 13,5 metros.

La Motte Picquet — contratorpedeiro construído em 1988 de 3.840/4.300 toneladas de deslocamento; velocidade de 30 nós e armado com quatro lançadores de mísseis *Exocet* SSM, um óctuplo de

mísseis SAM, um canhão de 3,9 polegadas e dois TLT (fixos).

Duquesne — contratorpedeiro construído em 1970 de 5.090/6.910 toneladas de deslocamento e 34 nós de velocidade. Armado com quatro lançadores de mísseis SSM, dois lançadores duplos de mísseis SAM, quatro lançadores de mísseis *Malafon* anti-submarino, dois canhões de 3,9 polegadas e quatro TLT.

“Jamais o Mar Adriático conheceu tamanha concentração de navios de guerra. Com o grupo aeronaval francês encontram-se um navio-aeródromo britânico e um norte-americano, e suas respectivas escoltas, e um grupo anfíbio dos Estados Unidos.” O grupo francês posicionou-se no Adriático Norte. Todos estão prontos a intervir de imediato em cumprimento às ordens governamentais; os aviões franceses decolarão em 20 minutos.

A notícia da revista francesa *Cols Bleus* finaliza registrando que “verdadeiro instrumento da política exterior da França, o grupo aeronaval amolda sua presença em função das ordens do governo e das exigências da situação”. (*Cols Bleus* de 13/03/93.)

TELEVISÃO & VIOLÊNCIA — A transmissão de cenas de sexo e de violência pelas emissoras de TV em todo o mundo ocidental tem sido objeto de discussão por boa parte da população desses países e ensejado a organização de grupos de pressão para combatê-las, tais como a entidade não-governamental O Amanhã de Nossos Filhos, com sede em São Paulo, que edita há quatro anos o boletim informativo *TV Plebiscito*, onde denuncia os excessos cometidos pelas redes de televisão brasileiras.

De acordo com sua linha editorial, no número de junho de 1993 foi republica-

da uma matéria que saiu originalmente no *Jornal da Tarde*, de São Paulo, em 21 de abril de 1993, e que também reproduzimos abaixo:

“Sem televisão o mundo seria muito menos violento

Washington — Em 1950, existiam televisores em menos de 15% dos lares americanos. Em 1990, 93% das casas dos EUA tinham TV. No decorrer deste período, a quantidade de assassinatos por ano no país aumentou de 7.942 para 21.860, e o índice de assassinatos para cada grupo de 100 mil pessoas quase duplicou, passando de 5,3 para 10,2. Existe alguma relação entre estes números?

Brandon Centerwall, da Universidade de Washington, acha que as evidências coletadas por vários acadêmicos são conclusivas e indicam que se, hipoteticamente, a tecnologia televisiva não tivesse sido desenvolvida, haveria 10 mil homicídios por ano a menos nos EUA, 70 mil casos de estupro a menos e 700 mil casos a menos de ataques e assaltos com ferimentos. Ele baseia estas conclusões em vários estudos. Alguns deles envolvem crianças que vivem em regiões remotas do Canadá.

Num povoado, cinco anos após a televisão ter sido introduzida, o índice de agressividade entre elas aumentou em 160%. Em dois outros povoados, que permaneceram sem televisão durante o mesmo período, os índices de agressividade entre crianças permaneceram inalterados.

O pesquisador diz que os mesmos efeitos podem ser constatados em relação a populações inteiras. A África do Sul teve televisão antes de 1975. Centerwall comparou os índices de homicídios entre os brancos deste país de 1945 a 1975 com índices nos EUA e no Canadá. Durante esses 30 anos, o índice de homicídios nos EUA aumentou em 93%, e o índice cana-

dense, em 92%. Entre os sul-africanos, o índice durante este mesmo período caiu em 7%. Ele foi incapaz de encontrar algum outro fator econômico, político ou social, além da televisão, capaz de explicar estes resultados.”

ASSUNÇÃO DE CARGO — De Comandante do Controle Naval do Tráfego Marítimo: Contra-Almirante Sérgio Cavalcanti da Costa Moura, no dia 2 de abril;

De Comandante do 3º Distrito Naval: Vice-Almirante Luiz Eugênio de Albuquerque Lobo, dia 5 de abril;

De subchefe de Logística e Mobilização, cumulativamente com a Subchefia de Avaliação e Controle, do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante Carlos Alberto Pimentel Mello, no dia 5 de abril;

De Subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante Márcio Moutella Assumpção Taveira, dia 5 de abril;

De Diretor-Geral do Material da Marinha: Almirante-de-Esquadra Domingos Alfredo Silva, no dia 6 de abril;

De Comandante do 2º Distrito Naval: Vice-Almirante Carlos Edmundo de Lacerda Freire, no dia 7 de abril;

De Diretor-Presidente da EMGEPRON: Contra-Almirante (IM) João Otávio Abraham, no dia 7 de abril;

De Vice-Diretor de Saúde da Marinha: Contra-Almirante (MD) Marco Antonio Montenegro, no dia 7 de abril;

De Subchefe de Organização e Tática do Comando de Operações Navais: Contra-Almirante Antonio Fernandes Pereira, no dia 12 de abril;

De Chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Fuzileiros da Esqua-

dra: Contra-Almirante (FN) Moacyr Monteiro Baptista, no dia 13 de abril;

De Comandante do 6º Distrito Naval: Contra-Almirante Oscar Moreira da Silva, no dia 14 de abril;

De Subchefe de Assuntos Tecnológicos do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante (EN) Marcílio Boavista da Cunha, dia 15 de abril;

De Chefe do Gabinete do Estado-Maior das Forças Armadas: Contra-Almirante Luiz Mário Curty Giffoni, no dia 15 de abril;

De Comandante Naval de Brasília: Contra-Almirante José Alfredo Lourenço dos Santos, no dia 15 de abril;

De Ministro de Estado Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas: Almirante-de-Esquadra Arnaldo Leite Pereira, no dia 16 de abril;

De Subcomandante da Escola Superior de Guerra: Vice-Almirante Mauro Angelo Maia, no dia 23 de abril;

De Coordenador do Programa de Reparelhamento da Marinha: Contra-Almirante (EN) Renato Vilhena de Araújo, no dia 23 de abril;

De Comandante da Força de Contratorpedeiros: Contra-Almirante Alberto Annarumma Júnior, no dia 27 de abril;

De Chefe do Estado-Maior do

Comando-em-Chefe da Esquadra: Contra-Almirante José Alberto Accioly Fragelli, no dia 27 de abril;

De Comandante da Força de Submarinos: Contra-Almirante Odilon Luiz Wollstein, no dia 28 de abril;

De Diretor de Informática da Marinha: Contra-Almirante Roberto de Guimarães Carvalho, no dia 30 de abril.

De Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais: Vice-Almirante Milton Medeiros de Oliveira, no dia 19 de abril;

De Diretor do Pessoal Militar da Marinha: Contra-Almirante Fábio Soares Carmo, no dia 20 de abril;

De Comandante da Escola Naval: Contra-Almirante Marcos Augusto Leal de Azevedo, no dia 20 de abril;

De Comandante do 4º Distrito Naval: Vice-Almirante José Luiz Feio Obino, no dia 22 de abril;

De Comandante da Força de Fragatas: Contra-Almirante José Carlos da Rosa Lusitano, dia 22 de abril;

De Comandante da Força de Apoio: Contra-Almirante Airton Ronaldo Longo, no dia 23 de abril;

De Diretor de Portos e Costas: Contra-Almirante Mário Augusto de Camargo Ozório, no dia 23 de abril;

*Composição, Arte, Revisão, Fotolito,
Impressão e Acabamento*
IMPRENSA NAVAL
*Rod. Washington Luiz, Km 124 -
Duque de Caxias - RJ*

VISITE O MUSEU NAVAL



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Rua D. Manuel Nº XV — Tel.: 221-7626

Diariamente (inclusive sábados, domingos e feriados) (das 12:00 às 16:45h)

ENTRADA FRANCA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 113 n.º 10/12
out./dez. 1993



SERVICÓ DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA



Já se encontra à venda o Lançamento

AS GUERRAS HOLANDEASAS NO MAR

Do retorno de Nassau à expulsão definitiva do invasor
por MAX JUSTO GUEDES

Segundo Volume — Tomo I-B da Coleção

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

OUTROS VOLUMES DA COLEÇÃO JÁ EDITADOS

Primeiro Volume — Tomo I (As grandes navegações; o Descobrimento do Brasil; as expedições de reconhecimento e guarda-costa)

Primeiro Volume — Tomo II (A viagem de Martim Afonso de Sousa; as Franças Antártica e Equinocial; corsários e piratas na costa do Brasil; ações navais contra estrangeiros na Amazônia)

Segundo Volume — Tomo I-A (As guerras holandesas no mar: antecedentes, ataque a Salvador e ocupação do Nordeste até o regresso de Maurício de Nassau)

Segundo Volume — Tomo II (Segurança da navegação até o século XVIII; tentativas espanholas de domínio do Sul do Brasil; transmigração da família real para o Brasil; conquista de Caiena; a Marinha e a Revolução Pernambucana de 1817; ocupação da Banda Oriental)

Quinto Volume — Tomo II (A Marinha do Brasil entre o fim da Grande Guerra e o pós-Segunda Guerra Mundial)

BREVE LANÇAMENTO

Cem anos depois, o relato histórico isento de

A REVOLTA DA ARMADA

A crise político-militar que abalou o Brasil no início da República,
por HELIO LEONCIO MARTINS

IV. 272.2.10

B. 856-7



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

REVISTA
MARÍTIMA
BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1957 - 1958 - 1959
 1960 - 1961 - 1962
 1963 - 1964 - 1965
 1966 - 1967 - 1968
 1969 - 1970 - 1971
 1972 - 1973 - 1974
 1975 - 1976 - 1977
 1978 - 1979 - 1980
 1981 - 1982 - 1983
 1984 - 1985 - 1986
 1987 - 1988 - 1989
 1990 - 1991 - 1992
 1993 - 1994 - 1995
 1996 - 1997 - 1998
 1999 - 2000 - 2001
 2002 - 2003 - 2004
 2005 - 2006 - 2007
 2008 - 2009 - 2010
 2011 - 2012 - 2013
 2014 - 2015 - 2016
 2017 - 2018 - 2019
 2020 - 2021 - 2022
 2023 - 2024 - 2025

1957 - 1958	1959 - 1960	1961 - 1962	1963 - 1964	1965 - 1966	1967 - 1968
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------



OT C 646 27

As Guerras Holandesas e a Marinha do Brasil

AS GUERRAS HOLANDESA NO MAR

Da Revolução da Holanda à independência brasileira do exterior

por MAX JUSTO GOMES

Segundo Volume — Tomo I Guerra do Brasil

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

OUTROS VOLUMES DA COLEÇÃO JÁ EDITADOS

Primeiro Volume — ANTECEDENTES HISTÓRICOS

em preparação de publicação

Primeiro Volume — Tomo I A — História da Marinha Brasileira

Antártica e Espetacular, história e política da Marinha do Brasil

Segundo Volume — Tomo I A — História da Marinha Brasileira

o Brasil e a ocupação do Nordeste do Brasil

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação
Geral da Marinha. — v. 1, n. 1, 1951 — — Rio de Janeiro: Ministério
da Marinha, 1951 —
v.: il. — Trimestral.

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.

Irregular: 1951-80.

ISSN 0034-9860.

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

CDD — 359.00981
359.005



MINISTÉRIO DA MARINHA

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Vic-Diretor

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

especialista da RMB

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

especialista da RMB

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

especialista da RMB

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

especialista da RMB

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

especialista da RMB

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Agente Administrativo

Segundo-Sargento (ES) José Rodrigues de Oliveira

Especialista

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

Capitão-de-Mar-e-Guerra Filipe de Oliveira Aguiar

v. 113 n.º 10/12
out./dez. 1993

BRASIL

EXTERIOR

R. marít. bras.	Rio de Janeiro	v. 113	n.º 10/12	p. 264	out./dez. 1993
-----------------	----------------	--------	-----------	--------	----------------

MINISTRO DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor

Max Justo Guedes

Vice-Diretor

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

Consultores Especiais da RMB

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

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

Departamento de Publicações e Divulgação

Chefe: Capitão-de-Corveta (QC-FN) Cláudio da Silva Ramos

Ajudante: Capitão-Tenente (CAF) Yeda Lúcia Arouche Nunes

Equipe Editorial

Adriana Paula Campos Borges

Afonso Celso Lopes Francisco

Jacir Roberto Guimarães

Luiz Carlos Miguel

Sérgio Bellinello Soares

Editoreção Eletrônica

Sonia Regina Vianna

Ilda Lopes Martins

Apoio Administrativo

Segundo-Sargento (ES) José Rodrigues de Oliveira

Expedição

Cabo (AT) José Jarbas dos Santos

MN (RC) Luciano de Souza Martins

0001	0001	0001	0001	0001	0001
------	------	------	------	------	------

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

Publicidade e Assinatura

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 — Centro
20010-090 — Rio de Janeiro — RJ

Tel.: 221-6696

FAX (021) 216-6716

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

BRASIL

CR\$ 1.100,00

CR\$ 2.900,00

EXTERIOR

US\$ 6.00

US\$ 15.00

AOS SENHORES COLABORADORES

No exemplar do 2º trimestre de 1993, a *Revista Marítima Brasileira* distribuiu, como suplemento, em separata, o Índice Remissivo por Assunto, dos artigos publicados nos anos de 1990 a 1992, bem como divulgou as regras para classificação dos referidos assuntos.

Com o propósito de dar continuidade a essa tarefa e aprimorar a consulta aos artigos a serem publicados, tornando-a mais ágil e precisa, com a plena utilização da computação, solicitamos aos Senhores Colaboradores que, além do atendimento da instrução Documarinst nº 50-01 de 1º de agosto de 1991 (transcrita a seguir), façam acompanhar as suas colaborações da classificação que julgar mais apropriada para o seu artigo, indicando o *assunto principal* (OBRIGATORIAMENTE, um dos 26 listados nas instruções publicadas na *RMB*) e seu *complemento* e/ou *assuntos secundários* (o mais importante e os demais), DE PREFERÊNCIA os já listados naquelas instruções.

Lembramos que, para o propósito acima, é essencial que também sejam cumpridas as Normas da Documarinst nº 50-01, ressaltando-se a letra d) do item 3. O resumo do artigo da colaboração deverá ter, se possível, até 1.000 dígitos* (letras + algarismos + sinais + espaços), cerca de 20 linhas.

Agradecendo a atenção do nosso Colaborador,
Atenciosamente

Revista Marítima Brasileira

* O campo do computador reservado para o Resumo tem 1.000 dígitos.

MINISTÉRIO DA MARINHA
SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

RIO DE JANEIRO, RJ
Em 01 de agosto de 1991.

DOCUMARINST Nº 50-01

Assunto: Publicação de artigos em periódicos editados pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM)

1 — PROPÓSITO

Baixar normas para a publicação de artigos na Revista Marítima Brasileira (RMB) e na Navigator.

2 — CONCEITO

2.1 — As publicações periódicas RMB e Navigator, editadas pelo SDGM, são obras de interesse naval e divulgadas, trimestralmente a primeira, e semestralmente a segunda, visando à disseminação de trabalhos e assuntos de cunho técnico abrangendo fatos, entendimentos, análises e efemérides, todos de interesse e apreciável valia para a família naval.

2.2 — Os artigos publicados, nesses periódicos, são de total responsabilidade de seus autores, não refletindo, portanto, o pensamento oficial da Marinha.

3 — NORMAS

3.1 — Da inscrição dos trabalhos

- a) qualquer pessoa, civil ou militar, pode inscrever seus artigos para publicação;
- b) não existe limite para o número de trabalhos enviados por autor;
- c) os artigos devem sempre conter assunto de interesse naval;

d) preferencialmente, os trabalhos devem ser precedidos de um pequeno resumo com, no máximo, 250 palavras;

e) todos os trabalhos inscritos ficam sujeitos a avaliação, segundo as normas constantes nesta Instrução;

f) os trabalhos inscritos devem, preferencialmente, seguir o seguinte padrão de apresentação:

I) datilografado em espaço 2, em folha de papel officio, com 72 toques por linha e no máximo 30 linhas por lauda (folha), em duas vias, sendo aceita qualquer tipo de reprodução, desde que legível;

II) caso o trabalho seja complementado por fotografias, estas devem ser apresentadas em slides ou em papel fotográfico, não sendo, neste caso, necessário o negativo; e

III) as ilustrações devem ser originais a traço preto em papel branco ou vegetal;

g) os artigos devem ser enviados ao SDGM, acompanhados de:

I) resumo biográfico do autor;

II) autorização para publicação;

III) endereço e/ou telefone para contato; e

IV) conta bancária (banco, agência e número);

h) aos autores de artigos publicados será pago um pro-labore, por lauda impressa, cujo valor é fixado pela Direção do SDGM. O autor que desejar declinar do recebimento do pro-labore poderá fazê-lo, não incluindo os dados sobre sua conta-corrente indicados no inciso IV da alínea anterior;

- i) qualquer reclamação quanto a erros ocorridos na publicação de um artigo deve ser feita no período de três meses, contados a partir da distribuição da publicação;
- j) findo o período acima mencionado, o SDGM se reserva o direito de destruir os originais, caso não sejam procurados pelo autor; e
- l) os originais não publicados serão devolvidos aos autores.

3.2 — Da avaliação

- a) a Consultoria Especial da RMB opina sobre:
 - I) prioridade para publicação;
 - II) existência de matéria ou conceitos julgados conflitantes com os interesses da Segurança Nacional ou da MB;
 - III) necessidade de apreciação pela CEMA, nos casos acima;
 - IV) necessidade de ser submetida à Comissão de Redação da RMB, caso paire dúvidas quanto ao interesse da publicação ou à qualidade técnica ou cultural da matéria.
- b) a Comissão de Redação da RMB tem a seguinte constituição:
 - I) Diretor do SDGM (presidente);
 - II) Consultor Especial da RMB;
 - III) Chefe do Departamento de Publicações e Divulgação; e
 - IV) Encarregado da Divisão de Editoração (relator).
- c) as decisões exaradas pelo CEMA e pela Comissão de Redação da RMB são irrecorríveis.

4 — DISPOSIÇÕES FINAIS

- 4.1 — As inscrições dos trabalhos podem ser feitas pelo Correio, CPM ou pessoalmente.
- 4.2 — Cabe ao Diretor do SDGM baixar as normas complementares que se fizerem necessárias à consecução da presente Instrução.
- 4.3 — Os casos omissos deverão ser submetidos ao Diretor do SDGM.

5 — VIGÊNCIA

Esta DOCUMENTARINST entra em vigor na presente data.

MAX JUSTO GUEDES

Diretor

SUMÁRIO

- 11 NOSSA CAPA
- 13 O Museu do CFN — *Comando-Geral do CFN*
- 17 O Combatente Anfíbio (Parte II) — *Luiz Carlos da Silva Cantídio* — Almirante-de-Esquadra (FN)
- 39 Os Militares e a Política Durante a República (Parte VIII) — *Mario Jorge da Fonseca Hermes* — Almirante-de-Esquadra (RRm)
- 47 Um Navegador a Serviço do Infante — *Armando de Senna Bittencourt* — Contra-Almirante (EN)
- 55 Idéia Para o *Garibaldi II* — *Giorgio Giorgerini* — Trad. CA (RRm) *Carlos Frederico Vasconcellos da Silva*
- 63 A Forma da Liderança — *Sherman Baldwin* — Trad. CMG (RRm) *João Oswaldo Pirassinunga*
- 67 O Movimento Separatista da República Transatlântica — *Lauro Nogueira Furtado de Mendonça* — Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.º)
- 73 O Naufrágio do Cruzador *Bahia* e a Hipótese de Seu Torpedeamento — *Roberto Gomes Cândido* — Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)
- 91 Taranto — Novembro de 1940 — C.P. O'Connor — Trad. CMG (Ref.º) *José Geraldo da Costa Cardoso de Melo*
- 99 Pitágoras Explica Lord Nelson — *Lázaro Coutinho* — Professor
- 105 As Regras de Comportamento Operativo e a Liberdade de Ação — *Luiz Fernando Palmer Fonseca* — Capitão-de-Fragata
- 113 Autoridade e Responsabilidade — *José Armando Gomes Bonfadini* — Capitão-de-Corveta
- 121 Obra do Berço — *Adriana Paula Campos Borges* — Estagiária de Jornalismo do SDGM

127 SEÇÃO DA EGN

128 Hermann Khan e a Teoria da Escalada — *Murilo Marques Galvão de Queiroz*
— Capitão-de-Mar-e-Guerra

139 A Alternância do Pensamento Econômico — *Camilo de Lellis Menezes Felipe*
de Souza — Capitão-de-Corveta

146 Mahan e a Estratégia Marítima. Suas Idéias Continuam Válidas? — *Paulo*
Cezar de Quadros Kuster — Capitão-de-Corveta

153 A MARINHA DE OUTRORA

161 O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

167 CARTAS DOS LEITORES

175 DOAÇÕES AO SDGM

177 BIBLIOTECA DO SDGM

197 NECROLÓGIO

203 REVISTA DE REVISTAS

241 NOTICIÁRIO MARÍTIMO

NOSSA CAPA



FUZILEIROS ARTILHEIROS DESEMBARCAM EM CAIENA

A 1^a de maio de 1808, o Príncipe Regente D. João assinou manifesto declarando guerra à França, por ter sido Portugal invadido por tropas de Napoleão. A 10 de junho, ordenava, em decreto, que “por Mar e por Terra se lhes fação todas as possíveis hostilidades, authorisando o Corso, e Armamento, a que meus Vassallos queirão propor-se contra a Nação Franceza”.

O governador do Pará, Tenente-General José Narciso Magalhães de Menezes, recebeu, a 22 de julho de 1808, uma ordem régia para fazer marchar, o mais depressa possível, e “logo que recebesse de Pernambuco as tropas de infantaria e artilharia que lhe fossem remetidas”, forças de mar e terra e “tomasse posse solene e estabelecesse um destacamento à margem direita do Oiapoque, realizando a reintegração dos justos limites da Capitania do Pará”.

O governador, com os poucos recursos disponíveis, organizou uma pequena força naval, constituída de embarcações de pequeno porte e cujo comando foi entregue ao Tenente-General Manuel Marques, do Corpo de Artilharia. Diz-nos Pereira da Silva que a flotilha era quase toda composta de brasileiros, “levando cerca de 300 homens de desembarque”.

No dia 13 de dezembro, procedente do Rio de Janeiro, com escalas na Bahia, Maranhão, Belém e Pará, chegava ao Cabo Norte uma esquadra comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Lucas Yéou, assim composta: Fragata *Confiance*, com 26 peças; Brigue *Voador*, comandado pelo Capitão-de-Fragata José Antônio Salgado, com 18 peças; Brigue *Infante D. Pedro*, sob o comando do Capitão-Tenente Luís da Cunha Moreira, com

18 peças; Escuna *General Magalhães*, com 12 peças, e os Cúteres *Vingança* e *Leão*, estes últimos comandados pelo Segundo-Tenente de Artilharia Manuel Luis de Melo. Sob o comando do Capitão-Tenente Luis da Cunha Moreira, oficial brasileiro mais tarde Visconde de Cabo Frio e o primeiro ministro da Marinha do Brasil independente, estavam os fuzileiros artilheiros, conforme relatam Anthero José Marques e Lucas Alexandre Boiteux.

No dia 15 de dezembro de 1808, o Comandante Yéo seguiu rumo ao Aprogue, rio que deságua no Atlântico. Nas margens desse rio existiam pequenos fortes que prejudicariam o prosseguimento da missão. Por isso, Yéo seguiu rio acima apenas com os Cúteres *Vingança* e *Leão* e a Lancha *São Narciso*, deixando os barcos maiores na entrada do Aprogue.

No ataque ao primeiro forte, o “choque foi rápido e formidável e, num instante, era o inimigo levado de roldão”; com o mesmo ímpeto, atacou o Forte Colégio, arrasando-o e fazendo com que seus defensores fugissem, embrenhando-se nas matas.

Os navios em atalaia, na embocadura do Aprogue, apresaram duas escunas inimigas, que receberam os nomes de *Sidney Smith* e *Dom Carlos*. Este foi o grande batismo de fogo dos ancestrais dos nossos fuzileiros navais.

No dia 7 de janeiro de 1809, o Comandante Yéo, à frente de uma poderosa coluna naval, conquistava o Forte Diamant, enquanto o Major Joaquim Manuel Pinto tomava o Forte Degras des Cannes, permitindo assim o desembarque da tropa que estava nos navios.

No dia 8, tentaram ainda os franceses rechaçar as forças ocupantes, com suas baterias de defesa localizadas na propriedade do governador, sem alcançar resultados.

A 12 de janeiro, o Governador Victor Hugues assinou a paz em Bourda, obtendo o direito de retirar-se para a Europa com a guarnição. João Severiano Maciel da Costa foi nomeado, pelo regente, para o governo da Guiana. No dia 14, entraram em Caiena as tropas vencedoras. Estava garantido para o Brasil o atual Território do Amapá.

Após o regresso da tropa, em 1809, D. João Rodrigues Sá e Menezes, Conde de Anadia, então ministro da Marinha, determinou que a Brigada Real ocupasse a Fortaleza de São José, na Ilha das Cobras.

Até hoje, os fuzileiros navais têm naquele lugar seu quartel-general...

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> /Desembarque em Caiena /; Fuzileiros Navais; História do Brasil; Guerras;

"Quanto mais a humanidade se adianta no seu caminho, tanto mais ela sente a imensa necessidade do verdadeiro, do belo e do bom.

Nenhuma ciência satisfaz melhor a esta necessidade do que a História." (Cesare Cantù)

COMANDO-GERAL DO CFN

A tarefa principal de um Museu, além da preservação de bens culturais, é difundir conhecimento. Neste sentido, os fuzileiros navais têm um motivo a mais para orgulhar-se: o Museu do Corpo dos Fuzileiros Navais, que, durante sua pequena existência, já registrou o expressivo número de 16.000 visitantes. Localizado na Ilha das Cobras, faz parte do sítio histórico da Fortaleza de São José, onde, desde 1809, instalou-se a então Brigada Real da Marinha, origem do atual Corpo de Fuzileiros Navais.

Sob o pátio da Guarnição do Quartel-General, utilizando antigas ligações subterrâneas existentes entre as Fortalezas de Santa Margarida, do Pau da Bandeira e o baluarte de Santo Antônio, construídos a partir do século XVII, o Museu reúne importante e precioso acervo ligado à história do CFN.

É composto pelo Túnel Histórico, Túnel das Armas e Sala Comandante Clemente. Nessa Sala, têm sido realizadas diversas exposições temporárias com o intuito de destacar aspectos marcantes da trajetória do CFN, como:

"A Ilha das Cobras Através dos Tempos",

"A Música no CFN"

"O CFN Através das Artes",

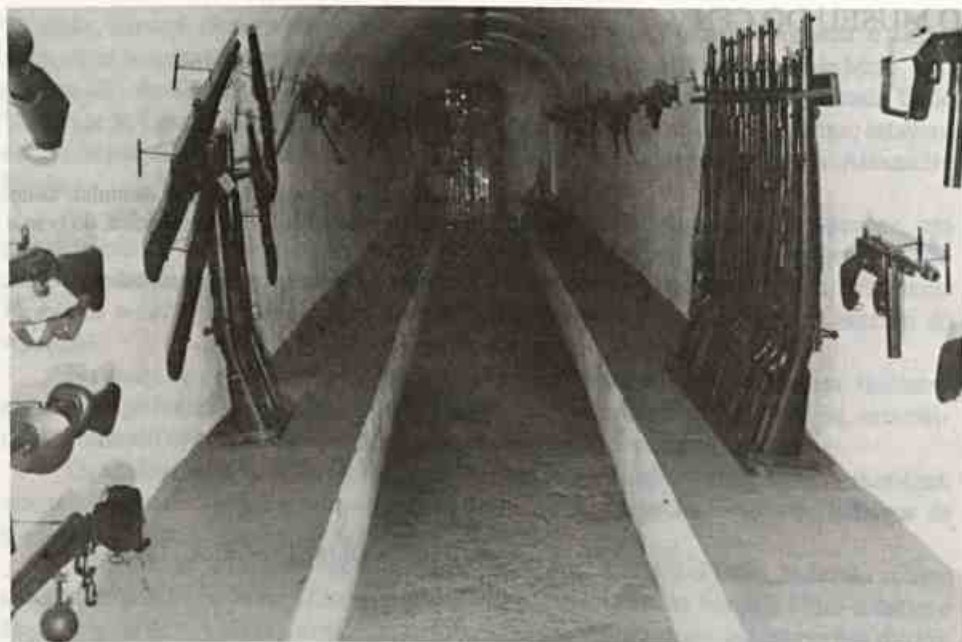
"O Almirante Protógenes e o Batalhão Naval",

"Presença do CFN na Antártica",

"25 Anos de Operação Dragão", e

"O Esporte no CFN".

O acervo do Túnel Histórico reúne material arqueológico, prataria, peças de uniformes, espadas e muitos outros objetos relacionados com a evolução do CFN.



Túnel das Armas



Sala Comandante Clemente

Os fuzileiros navais de outrora teriam utilizado estes túneis para ligação, entre as fortalezas, e também com maior segurança para embarcar e desembarcar viveres, munição e armas, bem como carregamentos de ouro para a metrópole.

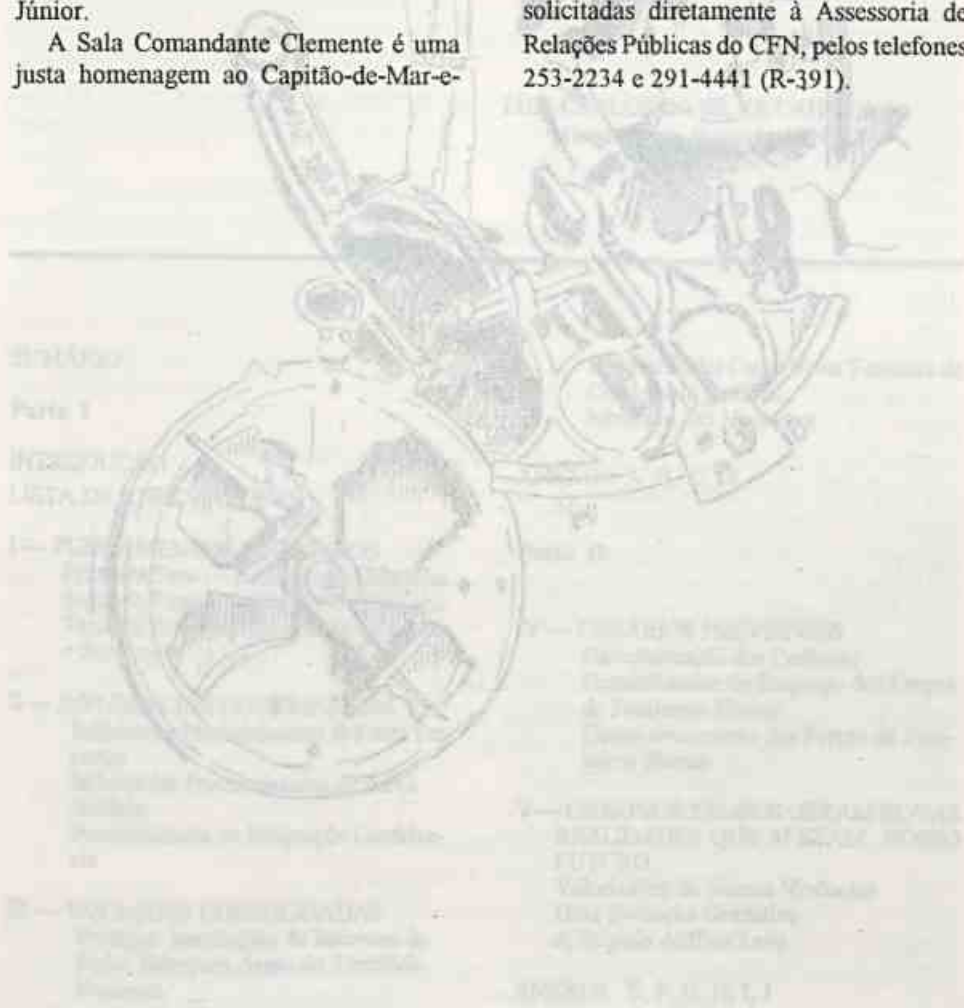
No Túnel das Armas são encontrados armamentos diversos utilizados pelo Corpo de Fuzileiros Navais. Destacando-se a espingarda de chumbeira modelo 1859, fuzil Mauzer modelo 1894, metralhadora Browning P. 30 refrigerada a água e ainda a coleção de uniformes históricos pintados à guache pelo artista plástico Miranda Júnior.

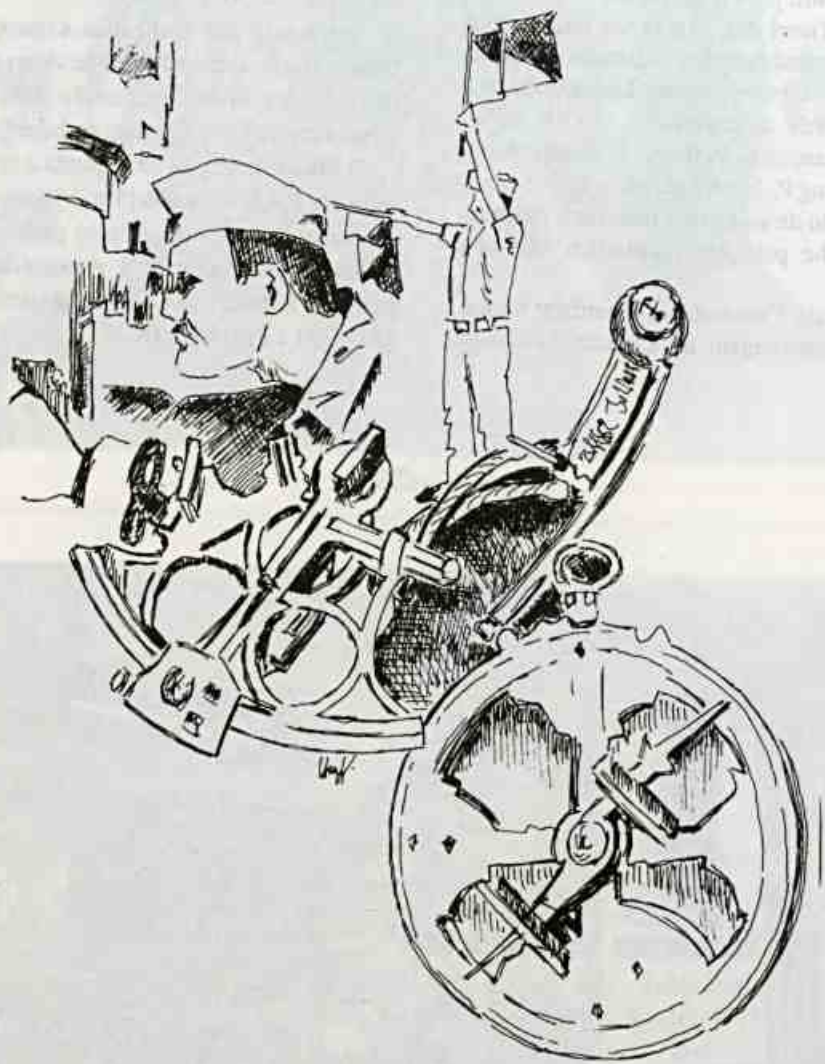
A Sala Comandante Clemente é uma justa homenagem ao Capitão-de-Mar-e-

Guerra (FN) Clemente José Monteiro Filho, que, com seu trabalho de pesquisa, trouxe à luz inúmeros documentos que possibilitaram resgatar a história da corporação, além de minucioso levantamento de uniformes antigos.

Nesta sala são realizadas exposições temporárias e apresentações de vídeo para oferecer ao visitante uma noção clara das atividades do CFN dos dias de hoje.

O Museu funciona de segunda a sexta-feira, de 12h30m às 16h15m. Visitas programadas (escolas ou grupos) podem ser solicitadas diretamente à Assessoria de Relações Públicas do CFN, pelos telefones 253-2234 e 291-4441 (R-391).





O COMBATENTE ANFÍBIO — Parte II

Um estudo sobre a evolução dos fuzileiros navais, na MB, objetivando adequar seu preparo para atender às necessidades do Poder Naval brasileiro nas próximas décadas.

LUIZ CARLOS DA SILVA CANTÍDIO
Almirante-de-Esquadra (FN)

SUMÁRIO

Parte I

INTRODUÇÃO

LISTA DE ABREVIATURAS

I — FUNDAMENTOS HISTÓRICOS

Primeira Fase — Artilharia de Marinha

Segunda Fase — Infantaria de Marinha

Terceira Fase — Combinação de Armas e Serviços

II — INFLUÊNCIAS DOUTRINÁRIAS

Influências Predominantes de Força Terrestre

Influências Predominantes de Força Anfíbia

Possibilidades de Integração Doutrinária

III — VOCAÇÕES CONSOLIDADAS

Proteger Instalações de Interesse do Poder Naval em Áreas do Território Nacional

Projetar Poder Como Vetor Terrestre do Combinado Anfíbio.
Interação das Vocações

ANEXOS A, B, C, D

Parte II

IV — CENÁRIOS PREVISÍVEIS

Caracterização dos Cenários

Possibilidades de Emprego das Forças de Fuzileiros Navais

Dimensionamento das Forças de Fuzileiros Navais

V — OS NOVOS TEMPOS GERAM NOVAS REALIDADES QUE AFETAM NOSSO FUTURO

Valorização de Nossas Vivências

Uma Evolução Gradativa

A Brigada Anfíbia Leve

ANEXOS E, F, G, H, I, J

LISTA DE ABREVIATURAS

BANf	— Brigada Anfibia
BANfLeve	— Brigada Anfibia Leve
BatInf	— Batalhão de Infantaria
BatInfFuzNav	— Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais
CAO-CFN	— Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Corpo de Fuzileiros Navais
CCT	— Componente de Combate Terrestre
CFN	— Corpo de Fuzileiros Navais
CLAnf	— Carro Lagarta Anfíbio
CPOR	— Centro de Preparação de Oficiais da Reserva do Exército
DBM	— Doutrina Básica da Marinha
DF	— Distrito Federal
DivFuzNav	— Divisão de Fuzileiros Navais
EB	— Exército Brasileiro
EDVP	— Embarcação de Desembarque de Viaturas e Pessoal
EE	— Equipes de Embarcações
EGN	— Escola de Guerra Naval
EN	— Escola Naval
EsAO	— Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
ESI	— Escola de Sargentos de Infantaria
EUA	— Estados Unidos da América
FFE	— Força de Fuzileiros da Esquadra
ForDbq	— Força de Desembarque
ForTarAnf	— Força-Tarefa Anfíbia
FN	— Fuzileiro (s) Naval (is)
GDB	— Grupamento de Desembarque de Batalhão
GDBEx	— Grupamento de Desembarque de Batalhão do Exército
Gpt	— Grupamento
GptFN	— Grupamento de Fuzileiros Navais
GptOpFN	— Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais
MAP	— Mutual Assistance Program (Programa de Assistência Mútua)
MB	— Marinha do Brasil
MNT	— Movimento-Navio-para-Terra
NDCC	— Navio de Desembarque de Carros de Combate
ODS	— Órgão de Direção Setorial
OM	— Organização Militar
OpAnf	— Operação Anfíbia
PEM	— Plano Estratégico da Marinha
SAE	— Sistema de Avaliação de Exercício
TLA	— Tabela(s) de Lotação Autorizada
UAnf	— Unidade Anfíbia
USMC	— United States Marine Corps (Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos)

PARTE II

IV — CENÁRIOS PREVISÍVEIS

O Projeto de Reconstrução Nacional destaca que "o mundo está vivendo um processo de acelerada mudança histórica. O impacto do desenvolvimento da ciência e da tecnologia teve conseqüências profundas sobre o relacionamento humano e sobre a vida das nações. Ainda é prematuro afirmar o que será o mundo na virada do século a seguir, mas é improvável que venham a criar estruturas políticas que, no futuro previsível, tornem prescindível a capacidade militar. O Brasil não pode, portanto, descurar de sua defesa, numa era de mudanças cujos resultados são ainda incertos".

O Corpo de Fuzileiros Navais, como parcela da Marinha, deve inserir-se neste contexto, orientando seus recursos humanos e materiais para fazer face às possibilidades de emprego contra as ameaças decorrentes da concretização de hipotéticos cenários adversos.

Caracterização dos Cenários

O emprego das Forças de Fuzileiros Navais deve ser considerado dentro de cenários previsíveis com componentes adversos aos interesses brasileiros, segundo critérios estabelecidos pelo Comando de Operações Navais.

Esses cenários adversos podem ser de:

- guerra regional;
- perturbação da ordem interna;
- crises político-estratégicas; e
- guerra global

No cenário de guerra regional, as possibilidades de conflito tendem a ser decrescentes, pois o Brasil vive atualmente um período caracterizado pela conciliação e o

entendimento regionais, com as preocupações voltadas para a resolução dos problemas econômicos e sociais. Entretanto, num mundo organizado em Estados soberanos cujos interesses nem sempre são coincidentes, não é sensato abandonar a possibilidade de se dispor de capacidade de afirmação da soberania nacional, pelo menos no âmbito da comunidade internacional regional. Desse modo, as Forças de Fuzileiros Navais devem contribuir para a constituição de uma capacidade manifestada, inibidora e desestimuladora de aventuras militares, contra a nossa soberania e integridade territorial, por parte de poderes homólogos do continente. Esta capacidade dissuasória deve ser expressa não somente na estruturação da FFE, mas também na capacidade real de projetar poder sobre terra em uma região onde não se espere contraposição ao desembarque e às subsequentes ações em terra, bem como na possibilidade concreta de realizar ações de comandos.

No caso de *perturbação da ordem interna* a atuação das Forças de Fuzileiros Navais dar-se-ia, isoladamente ou em cooperação com demais Forças Singulares, através do emprego dos GptFN, desencadeando ações pertinentes à manutenção da ordem, em áreas fluviais, particularmente as fronteiriças, ou em áreas costeiras. A FFE dispõe de capacidade mediante o engajamento de Grupamentos Operativos de FN (GptOpFN), de valores variáveis, para complementar ou suplementar essa atuação, devendo, para isso, dispor de conhecimentos sobre o ambiente operacional e de condições de deslocar-se rapidamente para a área, empregando inclusive o transporte por aeronaves.

As crises *político-estratégicas*, também chamadas "crises sem guerra", têm origens nas seguintes realidades da vida internacional:

- *pressão da grande potência em virtude de contenciosos diversos;*
- *comprometimento da ordem e da garantia da vida humana em áreas críticas externas;*
- *perturbação da ordem marítima e fluvial em áreas de jurisdição brasileira;* e
- *ações fronteiriças resultantes de atividades ilícitas.*

Quando o exame corrente da situação indicar tendência para qualquer dessas configurações, a participação das Forças de Fuzileiros Navais deve ser efetivada, como a seguir examinado, mediante o emprego de GptOpFN previstos como Força-Pronta, pelo Comando de Operações Navais, a fim de garantir a preservação dos interesses nacionais.

Em contencioso com uma grande potência, as Forças de Fuzileiros Navais seriam chamadas a participar se as ações de natureza política ou de um componente do Poder Militar, com capacidade dissuasória, não fossem suficientes para manter as operações afastadas do território nacional. Em tal caso, a atuação se daria através de ações de comandos ou como *infantaria leve*, procurando causar o maior número de baixas ao adversário. Poderiam, também, as Forças de Fuzileiros Navais operar em conjunto com as demais forças singulares nos diversos tipos de ações previstas para a campanha.

Por sua vez, os comprometimentos com a *manutenção da ordem e garantia da vida humana* em áreas críticas poderiam justificar a atuação através de projeção de poder sobre terra em regiões onde fosse esperada pequena contraposição ao desembarque e às subsequentes ações em terra. Essas ações seriam destinadas a apoiar o restabelecimento da ordem, a salvaguardar vidas humanas e a retirar não-combatentes das áreas conflagradas.

Com referência à *ordem marítima e fluvial*, a participação dos fuzileiros navais se limitaria aos destacamentos, especialmente embarcados nos meios empregados para o seu restabelecimento.

Relativamente às *ações fronteiriças*, resultantes de atividades ilícitas, a Região Amazônica e a área do Pantanal matogrossense são as partes do território nacional mais sensíveis às ações irregulares oriundas de países vizinhos, realizadas sem apoio ou mesmo contrariando os governos daqueles países. A participação das Forças de Fuzileiros Navais no combate a essas ações se daria, principalmente, através dos GptFN em cenários ribeirinhos para os quais estarão operacionalmente bem preparados. A FFE, como mencionado anteriormente no tocante à defesa da ordem interna, atuaria na complementação ou suplementação dessas ações, mantendo os mesmos condicionamentos.

Finalmente, no *conflito global*, o de menor probabilidade de envolvimento brasileiro, a certamente limitada participação de Forças de Fuzileiros Navais ocorreria, em caráter seletivo, dentro de um quadro interaliado.

Possibilidades de Emprego das Forças de Fuzileiros Navais

As análises dos cenários indicam que a formação dos recursos humanos e o material específico dos Fuzileiros Navais devem atender às exigências para que suas forças, após adestradas no âmbito do Comando de Operações Navais, representem um efetivo poder dissuasório e, portanto, estejam capacitadas a:

a) realizar isoladamente:

- projeção de poder sobre terra no Atlântico Sul, em cenário regional clássico ou de comprometimento da ordem e da garantia da vida humana

em áreas críticas, contra pequena oposição ao desembarque e à atuação em terra;

- operações especiais no cenário regional, através ou não de projeção de poder sobre terra;
- operações especiais e atuação como *infanteria leve*, em território nacional, contra tropas invasoras através ou não de projeção sobre terra;
- operações ribeirinhas;
- projeção de poder sobre terra e operações especiais em defesa da ordem interna; e

b) participar de:

- projeção de poder sobre terra, no Atlântico Sul, em conjunto com forças anfíbias aliadas, em cenário de guerra regional ou de comprometimento da ordem e da garantia da vida humana em áreas críticas;
- ações anfíbias seletivas, dentro de uma força interaliada em conflito global;
- ações em conjunto com as demais Forças Singulares, em território nacional, contra tropas invasoras através ou não de projeção de poder sobre terra;
- ações de defesa territorial mediante emprego dos GptFN;
- ações, em conjunto com as demais Forças Singulares, para a manutenção da ordem interna em regiões fronteiriças, particularmente em ambientes ribeirinhos, em áreas costeiras e regiões fluviais navegáveis, mediante, ou não, projeção de poder sobre terra;
- operações ribeirinhas na defesa da ordem interna e em crises político-estratégicas; e
- Força Internacional de Paz, nos moldes da FAIBRÁS na República

Dominicana (com participação de tropa nos anos de 1965 e 1966) ou apenas com a presença de observadores, como aconteceu no Congo, Paquistão, El Salvador/Honduras e presentemente na Nicarágua, Angola e Iugoslávia.

Dimensionamento das Forças de Fuzileiros Navais

Tendo em vista que a Doutrina Básica da Marinha (DBM) determina que o nível de aprestamento do Poder Naval deverá ser compatível com as exigências de uma guerra limitada e que garanta credibilidade como fator dissuasório, em face dos poderes homólogos do continente, é lícito admitir que a atual estrutura das Forças de Fuzileiros Navais, quantitativa e qualitativamente, já apresenta uma resposta inicial a esta diretiva.

Os posicionamentos dos GptFN em áreas que apresentam maior concentração de meios do Poder Naval e nas regiões mais sensíveis — fronteiriças, costeiras e fluviais — que por suas dimensões, características hidrográficas e climáticas requeiram efetiva ocupação e vigilância por pessoal aclimatado ao ambiente operacional, também atendem às necessidades, no que tange às operações ribeirinhas, à defesa de bases e instalações navais e manutenção da ordem interna previstos no Decreto nº 77.272 de 1976, analisado na Parte III. Tais capacitações adquirem maior consistência em virtude da FFE poder complementar ou suplementar a atuação dos GptFN.

No que tange à capacidade de projetar poder, as limitações do parque industrial brasileiro e de recursos financeiros para uso militar indicam, claramente, que essa capacitação deve ser baseada em forças de desembarque equipadas e adestradas para

explorarem, como força leve, a rapidez nos desembarques e a mobilidade nas manobras, engajando pontos de pequena resistência, ou mesmo sem resistência em litoral hostil. Para tal, devem possuir, também, uma boa capacidade de produzir informações, de executar medidas imaginativas de despistamento e de participar, como componente de uma Força Tarefa Anfíbia, de manobras em termos de arte operacional para assegurar o desembarque potencialmente sem oposição. Portanto, a dimensão e o aprestamento atuais das Forças de Fuzileiros Navais indicam que não devemos apenas nos limitar a uma capacidade dissuasória, em relação aos poderes homólogos regionais na atual conjuntura, mas, igualmente, que mediante algumas alterações estruturais e aquisições, por vezes no estrangeiro (ver Anexo I), ou substituições de armamentos e viaturas fique assegurada a base de um Poder de Combate compatível com as alternativas de emprego em face dos cenários previsíveis.

Contudo, as mutações conjunturais, aliadas ao tempo necessário para a conclusão da montagem desse Poder de Combate, geram novos desafios. Há, pois, necessidade de uma proposta temporal e flexível em que o dimensionamento, aí incluída a composição das Forças, seja apenas um dos parâmetros. De tal proposta se ocupará o capítulo que se segue, adotando uma janela de tempo que abranja o final da primeira década do próximo milênio.

V — OS NOVOS TEMPOS GERAM NOVAS REALIDADES QUE AFETAM NOSSO FUTURO

Valorização de nossas vivências

Apesar da alteração na Estrutura Básica da Organização do MM, realizada em 1981 e abordada na Parte III, que após dez anos

confirma seu acerto quanto ao posicionamento do Comando-Geral e à maior integração das Forças de Fuzileiros Navais com as demais forças navais, o CFN permanece guardando acentuada similitude estrutural com o USMC.

Nesse sentido, não se deve esquecer de que a FFE desenvolveu-se sob os auspícios do chamado Acordo Militar Brasil — EUA (MAP), que, embora não tenha dado real importância à projeção de poder, por outro lado facilitou a obtenção de materiais, de manuais e a realização de cursos nos Estados Unidos.

Esses fatos, aliados à falta de experiência própria, advinda da escassez de meios, ocasionaram, como já mencionado, a cópia integral da doutrina do USMC, o que estimulou nos últimos 30 anos o estudo de um tipo de guerra conduzida com meios que o CFN não dispunha e contra o então principal adversário do país idealizador da doutrina.

Com isso, o adestramento dos fuzileiros navais, podendo ser efetuado em grande intensidade, graças à prioridade conferida a essa atividade na MB, facilitou a incorporação de distorções conceptuais.

Não parece sensato, portanto, continuar a adoção indiscriminada do modelo norte-americano, quer para estruturação quer como doutrina para a projeção de poder e, muito menos, insistir na incorporação de todas as suas modificações, pois algumas são apenas experimentais e outras decorrem de necessidades específicas da estratégia político-militar estadunidense.

Aliás, entre os dois Corpos de Fuzileiros existe uma diferença essencial, sob o ponto de vista estrutural: a dimensão. Essa diferença dimensional é decorrente do valor do Poder Nacional dos Estados Unidos da América (EUA) — ultimamente ainda mais acentuada pelo avanço da tecnologia militar — e dos conseqüentes graus e natureza

das ameaças aos seus interesses. Por serem os EUA uma superpotência industrial, econômica e militar, sua situação é absolutamente diferente da brasileira.

Afinal, para que se disponha de uma determinada dimensão não basta simples vontade; impõe-se a capacidade nacional. O desejo dos fuzileiros navais do Brasil, durante décadas, era constituir uma Divisão; a capacidade nacional, porém, só recentemente permitiu que se chegasse, com algumas concessões, a uma Brigada Anfíbia (BANf) de cerca de 6.000 homens, empenhando para isto todos os meios da FFE. Por sua vez, a BANf norte-americana tem um efetivo de mais de 16.000 *marines* e dota até 150 aeronaves, enquanto a Força Anfíbia, nucleada em uma Divisão de *Marines*, conta com mais de 50.000 combatentes e 300 aeronaves. Acresça-se que esses Grupamentos Operacionais (GptOp) transportam suprimentos para 15 a 60 dias de operação.⁴ Tal potencial de combate valoriza-se estrategicamente, quando aliado ao pré-posicionamento de navios com material destinado às Forças que se deslocam para a área do objetivo anfíbio pelo meio mais rápido em cada situação. Eis aí a diferença de dimensão em função do poder nacional de cada país e seus consequentes interesses.

Apesar dessas diferenças significativas, é admissível, em princípio, buscar-se níveis aceitáveis de similitudes estrutural e doutrinária entre as forças de desembarque dos dois corpos, pois semelhantes são as suas destinações principais.

Outro ponto de nossas vivências a considerar é a influência do Exército Brasileiro (EB) longamente permeada nas áreas operacional e administrativa do CFN. Não se deve descurar de que, embora a estrutura

organizacional das unidades do CFN e o material por elas usado guardem semelhanças com os da Força Terrestre, a concepção de emprego das Forças de Fuzileiros Navais é orientada pela mobilidade, flexibilidade e versatilidade — atributos de força naval — exigidas no cumprimento de missão em terra, no quadro de uma operação anfíbia. Assim, aquela influência deve ser minimizada e limita-se aos conhecimentos técnicos aplicáveis às atividades onde possam ser úteis (e algumas realmente o são e não comprometem a destinação anfíbia das Forças de Fuzileiros Navais). Quanto ao conhecimento da sua doutrina tática, visando-se à adoção do que for de interesse das *operações terrestres de caráter naval* — acolhimento, substituição em posição ou por ultrapassagem, junção e outras — será suficiente o seu acompanhamento, através da presença de reduzido número de oficiais FN em cursos de aperfeiçoamento daquela Força Singular, e a participação em exercícios, conjuntos dentro de um quadro operacional compatível, de preferência de natureza anfíbia.

Inquestionavelmente, as influências dessas duas fontes — Exército e USMC — foram de importância especial para o CFN nos períodos mais acentuados de carência de meios, de dificuldades em atender à sua destinação e de afirmação como instituição. Por certo, uma parcela do que já foi assimilado dessas fontes continuará a ser útil nas etapas futuras de aprimoramento das Forças de Fuzileiros Navais brasileiras.

Felizmente, enquanto ocorria a assimilação dessas influências, vale dizer nos últimos 40 anos, foram realizadas experimentações teóricas e práticas, com participação intelectual ativa de oficiais do

4. *The Almanac of Sea Power*, 1987.

Corpo de Fuzileiros Navais e do Corpo da Armada, as quais geraram conhecimentos peculiares às operações terrestres de caráter naval aplicáveis às necessidades operativas da Marinha do Brasil (MB).

Assim, deverá ser crescentemente mais significativa a *valorização das próprias vivências da MB*, na formulação do modelo e no aprestamento da Força de Desembarque de que ela necessitará, em face dos *novos tempos* e das realidades do poder nacional.

Uma Evolução Gradativa

A opção por uma evolução gradativa, para as Forças de Fuzileiros Navais, oferecerá respostas compatíveis com cada etapa da evolução do Poder Naval do Brasil, privilegiando-se, fundamentalmente, a montagem da capacidade de *projetar poder*, uma vez que a vocação para *proteger instalações de interesse do Poder Naval em áreas do território nacional* já se encontra consolidada pelas experiências adquiridas em mais de cinquenta anos de existência dos Grupamentos de Fuzileiros Navais distritais.

Enquanto o Brasil não dispuser de Poder Nacional ponderável — especialmente de capacidade industrial bélica — a MB terá que conviver com a situação dicotômica de, por um lado, dispor de Forças de Desembarque equipadas com material estrangeiro, alguns com altos índices de sofisticação (o que pode induzir à tentativa de emprego da doutrina para a qual o equipamento foi idealizado), e, por outro lado, ter de empregá-las segundo modelo doutrinário fortemente influenciado pelas possibilidades e peculiaridades da realidade nacional, sob pena de, não o fazendo, amargar desagradáveis conseqüências de experiências frustrantes.

A definição de Operações Anfíbias, constante da Doutrina Básica da Marinha,

a instrução ministrada sobre este tipo de operação de guerra naval nos diferentes níveis de preparação do pessoal da MB, bem como o adestramento conduzido pelo setor operativo, estão relacionados a táticas essencialmente lineares, próprias do estilo de guerra de atrição (a qual exige grandes efetivos e substancial quantidade de suprimentos, especialmente de munição, e cujas manobras são elementares e apresentam intenções óbvias). Por sua vez, a valorização, por diversos países, da existência do nível operacional da guerra — intermediário entre o estratégico e o tático — estimulou o ressurgimento do estilo de guerra de manobra (já empregada por Aníbal, Belisário, Gêngis Khan, Sabutai, Turene, Napoleão, Von Hutiere e Guderian). Esse estilo requer apurada compreensão da arte da guerra privilegiando o emprego de forças mais leves, de maior mobilidade e com acentuados graus de entrosamento e flexibilidade dos comandos envolvidos (o que é fácil de se obter no caso brasileiro, em termos de operações anfíbias, graças ao posicionamento da FFE).

As realidades da conjuntura militar internacional vêm estimulando, na MB, a busca de soluções para a definição do modelo doutrinário para empregos futuros de uma ForDbq e, conseqüentemente, para a composição e dimensionamento da mesma.

Além disso, os cenários previsíveis, delineados na Título IV, recomendam a adoção de uma composição de ForDbq que ofereça pela combinação de seus meios, capacidade potencial de combate adequada às exigências da defesa nacional. Porém, para que a capacidade potencial se transforme em Poder de Combate, gerador de efeito dissuasor e/ou de engajamentos vitoriosos, é necessário que seja:

— empregada segundo uma doutrina com ela consistente;

- dirigida por lideranças competentes; e
- apoiada por um sistema logístico eficaz.

O atendimento a todas essas condicionantes requer que o modelo doutrinário de emprego de ForDbq atualmente em uso, fundamentado preferencialmente nas experiências vividas pelo USMC, seja:

- alimentado por experiências nacionais e particularidades do contexto internacional que abranjam os interesses do Brasil, de modo a torná-lo *adequado* a atender aos compromissos conjunturais do Poder Naval brasileiro;
- ajustado, em dimensão, às possibilidade do Poder Nacional, a fim de assegurar permanente *executabilidade* à sua evolução; e
- mantido aberto à incorporação de aspectos doutrinários, de diferentes origens, aplicáveis às sucessivas realidades nacionais, para que, durante cada novo estágio de aprimoramento, sejam obtidos desempenhos sempre *aceitáveis*.

Esse processo de busca de solução para o modelo doutrinário de projeção de poder sobre terra exige, paralelamente, concepções preliminares orientadoras quanto à composição e escalão das ForDbq.

Dever-se-á, pois, ponderar que os interesses do Brasil, no âmbito da comunidade internacional (diferentes e mais modestos do que os das grandes potências), e os ambientes operacionais mais prováveis indicam que não deverá ser de nós exigido, a curto prazo, especialmente quando consideradas as novas realidades das relações de poder mundial, realizar operações, baseadas no poder de choque com nítida

superioridade local, capazes de sobrepujar um inimigo forte e firmemente estabelecido em terra. O sucesso das projeções anfíbias brasileiras dependerá, inicialmente, mais da rapidez do desembarque, da mobilidade em terra da ForDbq, da sua capacidade de realizar operações especiais e de identificar vulnerabilidades no dispositivo inimigo, bem como da eficiência do apoio a partir do mar, do que da superioridade de poder de combate.

Isso não implica uma ForDbq desprezada para engajamentos vitoriosos; pelo contrário, para que ela represente poder dissuasório, em termos regionais, deve ter condições de superar resistências inesperadas em terra, bem como de repelir contra-ataques imediatos, prosseguir em força para os seus objetivos e possuir permanência para colher e apoiar uma força de maior vulto em ações subsequentes.

No tocante à sua composição, essa ForDbq poderá ser relativamente leve, devendo possuir acentuada mobilidade, para, nos níveis tático e operacional (este primordialmente em função dos meios navais e aeronavais⁵ do Conjugado Anfíbio), empregando a surpresa, a audácia e a oportunidade, explorar os pontos fracos do inimigo, desembarcando em praias menos defendidas, golpeando as vulnerabilidades do seu dispositivo, em especial nos flancos e áreas de retaguarda, procurando causar-lhe os maiores danos possíveis, quer pessoais/ materiais, quer psicológicos. É importante considerar que postos de comando, unidades de artilharia e instalações logísticas constituem-se em objetivos compensadores.

Ao considerar-se a dimensão atual do CFN, o escalão de ForDbq que efetivamente a MB poderá dispor, desde logo, para a

5. Resta ainda uma deficiência preocupante representada pela inexistência de aeronaves de asa fixa orgânicas e destinadas ao cumprimento de tarefas de defesa aérea e de ataque.

projeção de poder, nas condições acima descritas, é de Unidade Anfíbia (UANf), cujo Componente de Combate Terrestre (CCT) é o GDB (nucleado em um Batalhão de Infantaria).

O Batalhão de Infantaria (BtlInf) de Exército tem sido doutrinariamente entendido como a menor organização tática com capacidade plena de realizar planejamento operacional e enquadrar reforços; no entanto, suas possibilidades de atuação isolada no campo de batalha são limitadas por não responderem plenamente aos princípios da *Concentração* e da *Mobilidade*, e, por serem os elementos de apoio ao combate e apoio de serviços ao combate, da Força Terrestre, destituídos da flexibilidade estrutural para apoiar eficientemente esse nível de tropa.

No âmbito do CFN é comum atribuir-se ao Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais (BtlInfFuzNav) todas as limitações dos BtlInf do EB. Entretanto, o BtlInfFuzNav, por ser empregado normalmente organizado por tarefas, nucleando o Grupamento de Desembarque de Batalhão (GDB), como CCT de uma UANf, tem capacidade de atuação isolada, consoante com sua destinação anfíbia, tendo em vista a combinação de Armas e Serviços da UANf, que estabelece estruturas de comando para as diferentes responsabilidades e proporciona variados meios de apoio ao combate e apoio de serviços ao combate (Anexos F). Essa capacidade é, também, ampliada pelo apoio prestado pelos diversos componentes navais do conjugado anfíbio, conforme previsto na doutrina das operações de Guerra Naval. Os Fuzileiros Navais devem atentar para essas diferenças.

Dentro dos cenários do Atlântico Sul, tratados no Título IV, a UANf representa uma capacidade de combate, para emprego em operações não muito prolongadas, que

se realizem em um espaço físico restrito. Esse fato não implica limitar a UANf à realização de incursões anfíbias. Ela pode ser também utilizada quando o inimigo apresentar vulnerabilidades específicas, como precursora de uma força de desembarque de maior vulto, ou na defesa em ponto forte ou, ainda, no estabelecimento de posição de bloqueio em território hostil, até o acolhimento de força amiga, dotada de maior capacidade de duração nas ações, não necessariamente lançada do mar.

Por sua constituição, mobilidade tática, mobilidade estratégica (assegurada pelos meios navais) e flexibilidade, a UANf é, também, adequada para emprego em situações de crise, particularmente para operações de retirada de não-combatentes, resgate de pessoal e material e demonstrações de força.

Pelas mesmas características, esse tipo de GptOp poderá ser utilizado, ainda, em ações pertinentes à manutenção da ordem em áreas costeiras e regiões fluviais, quer isoladamente, quer ampliando a atuação dos GptFN distritais.

Deve-se salientar que, no momento, a FFE pode prover recursos humanos e materiais para constituir até duas UANf. Todo o restante dos meios disponíveis na FFE será destinado a recompletar esses GptOp, até a prontificação dos primeiros meios mobilizados. Os GptFN constituem também uma fonte inicial de Recursos Humanos.

Eis aí o atual nível de Capacidade Potencial de Combate das Forças de Fuzileiros Navais, para projetar poder através de operações anfíbias, consentâneo com a *nossa realidade*.

A Brigada Anfíbia Leve

A necessidade de descentralização das ações no campo de batalha, manifestada

nas últimas décadas e acentuada pelos avanços mais recentes da tecnologia militar, promoveu e consolidou o ressurgimento das brigadas, constituídas por número variável de batalhões.

As Forças Terrestres consideram a brigada como a grande unidade básica de combinação de armas, integrada por unidades de combate, de apoio ao combate e de apoio administrativo, com capacidade de atuar independentemente e durar na ação.

A UAnf, como mencionado anteriormente, incorpora também uma combinação de armas e serviços, fato que lhe proporciona a mesma flexibilidade de uma brigada do Exército. Entretanto, sua capacidade de ocupação física e de manutenção do terreno é mais limitada, tendo em vista o núcleo de seu CCT (GDB) ser constituído por apenas um BtlInfFuzNav.

Assim, entre os GptOp formados pelas Forças de Fuzileiros Navais, é a Brigada Anfíbia (BAnf), com o seu CCT formado por um mínimo de três GDB, aquele que constitui o menor valor de ForDbq capaz de realizar o assalto anfíbio para conquista e manutenção de uma cabeça-de-praia, com espaço e tempo suficientes para que forças de maior vulto desembarquem administrativamente, organizem-se e conduzam ações subseqüentes.

Em termos de planejamento a médio prazo, é justificável, pois, que a próxima solução gradativa, em relação ao escalão da ForDbq, para emprego no atendimento aos compromissos do Poder Naval brasileiro, deva ser a brigada anfíbia, tendo em vista o seu potencial de combate decorrente de maior e mais variada combinação de armas e serviços do que a unidade anfíbia (Anexo G). O ex-Ministro da Marinha, Almirante Mario Cesar Flores, denominou-a de *Brigada Anfíbia Leve* (BAnf Leve), incluindo-a entre os projetos de reaparelhamento prioritários de sua administração. Além

disso, a globalidade dos recursos humanos e materiais já existentes, bem como os de obtenção planejada, permitem considerar a disponibilidade, desde logo, de uma BAnf para fins de *instrução e adestramento*. Esse entendimento estimulará estudos e ensaios, proveitosos tanto para o Comando-Geral do CFN como para o Comando de Operações Navais. Tais estudos deverão ser orientados para os recursos humanos e materiais destinados à composição de uma brigada anfíbia que atue empregando modelo doutrinário de projeção de poder sobre terra, moderado pelos condicionamentos da realidade brasileira, sem descuidar, contudo, das tendências militares mundiais.

Nesse sentido, deve-se ainda ponderar que existe, em caráter permanente, a possibilidade de demanda de Forças de Fuzileiros Navais para emprego imediato, portanto de valor máximo igual ao existente, estruturadas como *força-pronta*, e visando à preservação corrente dos interesses nacionais.

Com base, então, nesses três parâmetros — *Instrução, Adestramento e Força-Pronta* — poderão ser articulados pessoal e material para, em níveis gradativos, permitir o estudo e o ensaio da prontificação das Forças de Fuzileiros Navais em termos de capacidade/ utilidade (o Anexo J apresenta uma configuração esquemática).

Para fins de instrução, desde já, a Brigada Anfíbia Leve "ideal" — guarnecida com todo o pessoal constante das Tabelas de Lotação para Situação de Combate (TLC) e dotada com a totalidade do material previsto no Programa de Reaparelhamento da Marinha — servirá, nos setores correspondentes, de:

— base para planejamento de médio prazo, relativo à determinação de necessidades e obtenção de pessoal e material (tanto o específico das Forças de Fuzileiros Navais quanto o das Forças Navais e Aeronavais);

— objeto de pesquisa doutrinária (envolvendo estilo e níveis de guerra); e

— instrumento de instrução, em profundidade compatível com os propósitos dos cursos da EGN, do CIASC e da EN.

Para emprego em adestramento, a BANf Leve mesmo que incompleta, pois atualmente este nível de GptOp dispõe no máximo do pessoal previsto nas Tabelas de Lotação Autorizadas (TLA) e do material existente nas Organizações de Marinha (OM), deverá ser utilizada:

— como base de planejamento, a curto prazo, para a distribuição do pessoal e do material;

— em exercícios de prática doutrinária, em nível de *Operação Dragão*, visando ao desenvolvimento da tática, da técnica e do material utilizado pelas ForDbq; e

— como instrumento de adestramento de Comando de BANf.⁶

Os exercícios, de nível brigada, enquanto perdurarem as carências de meios (navais, aeronavais e de fuzileiros navais) como é o caso, atualmente, da *Operação Dragão*, visarão fundamentalmente ao *adestramento de quadros*, com a possível presença de tropa para explorar os fatores tempo e espaço nos movimentos táticos e nas atividades logísticas decorrentes.

Para que sejam, então, obtidos resultados compensadores desse adestramento, tendo em vista as restrições de meios, deve-se adotar os seguintes procedimentos:

— assegurar estruturas de comando completas; e

— reagrupar os meios existentes, admitindo, se necessário, concessões que entretanto não comprometam a realidade do modelo doutrinário empregado e conservem a capacidade operativa dos diferentes componentes da BANf.

Quanto à *Força-Pronta*, constituída pelos meios em condições de pronto emprego, incluídos os GptFN integrantes das Forças Distritais, é o instrumento de efetiva e imediata aplicação do Poder Naval, mediante a execução de tarefas estabelecidas pelo Comandante de Operações Navais. A eficácia e a eficiência dessa Força estão intimamente ligadas à qualidade da Instrução e do Adestramento a que foram submetidos os meios existentes. O desempenho da Força-Pronta, cujo emprego permite a preservação dos interesses nacionais ameaçados, é um indicador seguro dos acertos e desacertos da Instrução e do Adestramento.

Por fim, deve-se lembrar neste trabalho que o sucesso de qualquer ação militar está ligado a três fatores:

- humano;
- material; e
- idéias.

Os Fuzileiros Navais constituem os recursos humanos que devem ser valorizados pela Instrução e pelo Adestramento. *Disciplina, lealdade, coesão, espírito de corpo e qualificação profissional* são virtudes militares perenes que se deve continuar a cultivar, indispensáveis que são ao preparo de forças para pronto emprego e ao exercício da liderança em todos os escalões.

Quanto ao material, uma série de itens modernos e sofisticados está sendo adquirida e introduzida no inventário do CFN. Entretanto, é oportuno lembrar que a eficácia do material não depende apenas do desempenho, mas também do seu emprego e do aprestamento. Este último está relacionado com uma correta manutenção para assegurar a disponibilidade sempre que necessário. O equipamento ideal é aquele que se sabe operar bem e que tem grande

6. O adestramento específico de comando de UAnf é realizado durante os Grupamentos de Desembarque de Batalhão do Exército (GDBEx)

disponibilidade para uso no sistema que se opera.

Novamente merece ser ressaltado que a Instrução e o Adestramento, associados à capacidade e mentalidade de manutenção, são essenciais para a obtenção de um sistema confiável.

No que se refere às idéias, a prática demonstra já ser hora de se encontrar soluções próprias, consentâneas com as possibilidades e necessidades do Poder Naval brasileiro, fugindo-se ao comodismo de efetuar simples traduções de manuais estrangeiros.

Dificuldades de ordem financeira não podem justificar posturas nihilistas e conformistas; pelo contrário, elas obrigam a levantar criteriosamente necessidades, atribuir cuidadosamente prioridades e buscar novas soluções. Que se vejam as dificuldades, que são apenas conjunturais, não como limitações, mas sim como estímulo à criatividade.

Portanto, assegurada a desejada quali-

dade dos recursos humanos e materiais, são medidas apropriadas para que Forças de Fuzileiros Navais no início do século XXI alcancem um poder de combate expresso em uma Brigada Anfíbia Leve:

— adotar uma evolução gradativa de capacidade potencial de combate das Forças de Fuzileiros Navais, procurando, em etapas sucessivas, eliminar as deficiências setoriais que restrinjam a operacionalidade dessas Forças;

— desenvolver um modelo doutrinário, para projeção de poder, consoante com a realidade brasileira, mantendo-o aberto a incorporações de vivências de diferentes origens;

— estabelecer um sistema de apoio logístico adequado e confiável; e

— estimular o aprimoramento da liderança, em todos os escalões, fundamentada em sólida compreensão da arte da guerra e na exaltação das virtudes militares.

Pensar e Agir — disso depende Nosso Futuro.

ANEXOS

Anexo E — Evoluções dos Grupamentos de Fuzileiros Navais

Anexo F — Estrutura organizacional da UAnf

Anexo G — Estrutura organizacional da BAnf Leve

Anexo H — Programas principais

Anexo I — Reaparelhamento das Forças de Fuzileiros Navais no período de 1991-1994

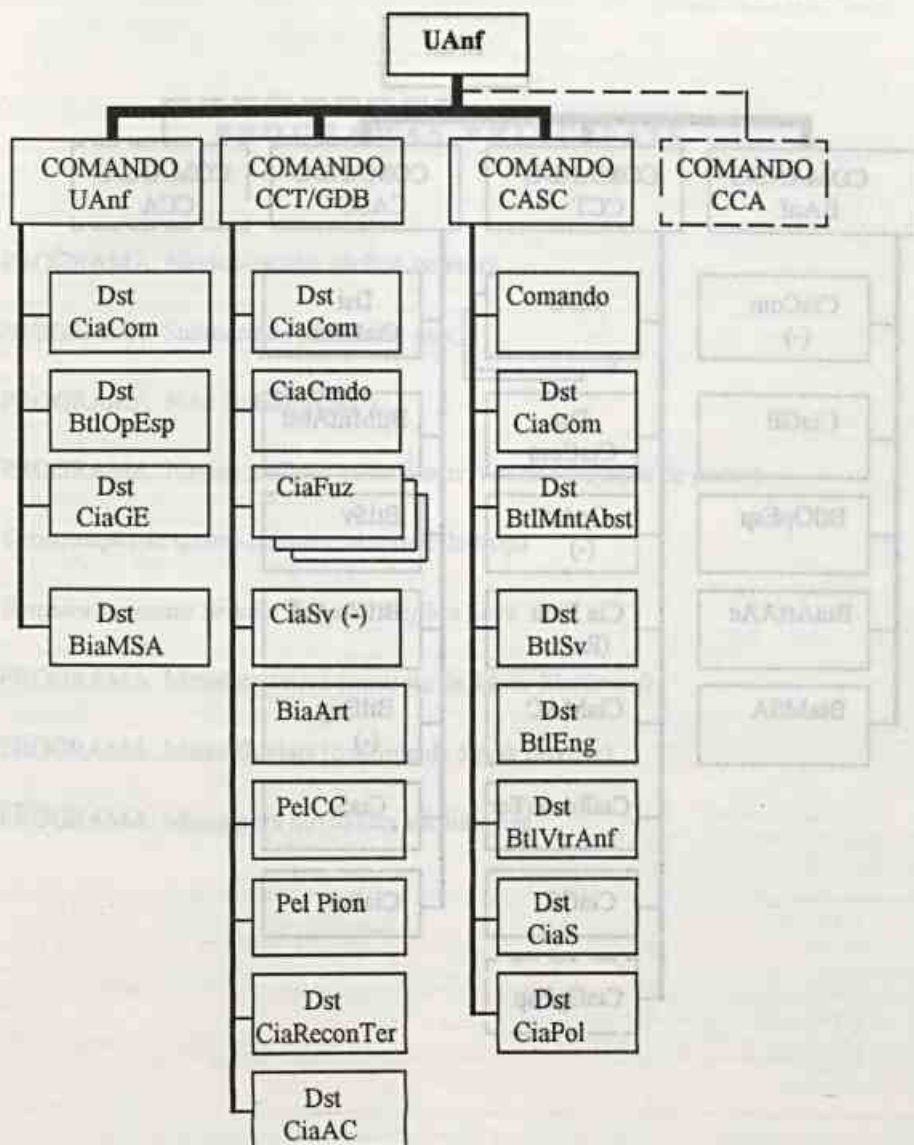
Anexo J — Articulação da Instrução, Adestramento e Emprego

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> /Marinha do Brasil /; Corpo de Fuzileiros Navais;

EVOLUÇÕES DOS GPT FN		
ANO	LOCAL	EVENTO
1932	LADÁRIO	CRIAÇÃO DA 1ª CIA REGIONAL
	BELEM	CRIAÇÃO DA 2ª CIA REGIONAL
1942	NATAL	CRIAÇÃO DA 3ª CIA REGIONAL
1943	SALVADOR	CRIAÇÃO DA 4ª CIA REGIONAL
1944	RECIFE	CRIAÇÃO DA 5ª CIA REGIONAL
1948	FLORIANÓPOLIS (não ativada)	CRIAÇÃO DA 6ª CIA REGIONAL
	URUGUAIANA	ENVIADO UM DESTACAMENTO REGIONAL DO EFETIVO PREVISTO PARA A 6ª CIA REGIONAL
1955	URUGUAIANA	CRIAÇÃO DA 7ª CIA REGIONAL, EFETIVANDO OS CONTINGENTES EXISTENTES NA ÁREA
	RECIFE	TRANSFORMAÇÃO DA 5ª CIA REGIONAL EM 3º BATALHÃO REGIONAL
1957	URUGUAIANA	CRIAÇÃO DO GPT REGIONAL DE URUGUAIANA, ENGLOBALANDO 6ª E 7ª CIA REGIONAIS
1961	D.F.	CRIAÇÃO DO GPTFN BRASÍLIA
1963	SANTOS	CRIAÇÃO DO GPTFN DE SANTOS
	RIO	CRIAÇÃO DO GPTFN DO RIO DE JANEIRO
	URUGUAIANA	TRANSFORMAÇÃO DO GPT REGIONAL DE FN DE URUGUAIANA EM GPTFN DE URUGUAIANA
1976	RECIFE URUGUAIANA SANTOS	FORAM EXTINTOS OS RESPECTIVOS GRUPAMENTOS
1985	RIO GRANDE	CRIAÇÃO DO GPTFN DE RIO GRANDE
	MANAUS	CRIAÇÃO DO GPTFN DE MANAUS

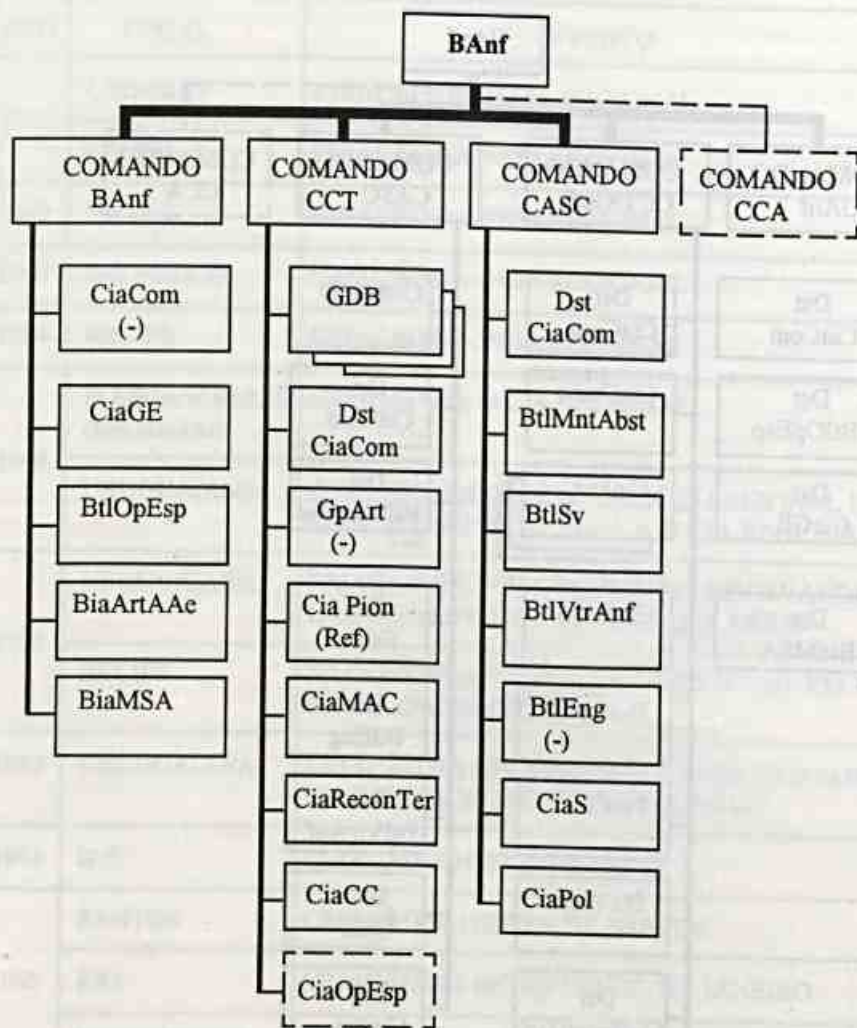
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA UAnf



OBS.:

- CCT — Componente do Combate Terrestre
- CASC — Componente de Apoio de Serviços ao Combate
- CCA — Componente de Combate Aéreo
- - - - - Controle Operativo e Supervisão Operativa (ECAT)

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA BANf Leve



OBS.:

CCT — Componente do Combate Terrestre

CASC — Componente de Apoio de Serviços ao Combate

CCA — Componente de Combate Aéreo

----- — Controle Operativo e Supervisão Operativa, em situações especiais

PROGRAMAS PRINCIPAIS

1^o PROGRAMA: Navios-escolta (defesa no mar)

2^o PROGRAMA: Submarinos (defesa no mar)

3^o PROGRAMA: NAe (substituição?)

4^o PROGRAMA: Navios anfíbios e *Fuzileiros Navais* (projeção de poder)

— Substituição de quatro navios-transporte de tropa

— *Reaparelhamento de uma Brigada Anfíbia Leve*

5^o PROGRAMA: Meios costeiros (controle de águas litorâneas)

6^o PROGRAMA: Meios fluviais (controle de águas fluviais)

7^o PROGRAMA: Meios para atividades subsidiárias

REAPARELHAMENTO DAS FORÇAS DE FUZILEIROS NAVAIS NO PERÍODO DE 1991-1994
1ª. FASE (1991/92)

MATERIAL	DESTINAÇÃO	SITUAÇÃO/OBSERVAÇÕES
ARMAMENTO		
Artilharia de Campanha		
Obuseiros 105 m101A1	FFE/GpArt	Recebidos em 1991.
Modernização obuseiro 105 mm Morteiro 120mm	FFE/GpArt	Levantamento de firmas nacionais e estrangeiras.
Anticarro		
AT-4 Subcalibre Simulador	FFE/DivAnf	Recebidos entre 1990 e 1992.
Espingarda calibre 12	ASD	Projeto da DACM para completar dotações. O material em questão está sendo distribuído pela DACM de acordo com as dotações. Empregados em CDC, principalmente com munição de bala de borracha. Recebido em 1992.
VIATURAS OPERATIVAS		
CLAnf	CiaCLAnf/BtlVtrAnf	Assinatura de contrato. Entrega entre 1994 e 1996.
Viaturas Operativas Terrestres		
1/2 t TNE Toyota	FFE	Recebidas em 1991.
5 t TNE Reo 5 t Socorro Reo	FFE/BtlEng FFE/BtlMntAbst	Recebidas em 1991 (1º lote).
2 1/2 t TNE Reo 5 t TNE Reo 5 t Base	FFE	Em aquisição (2º lote). Entrega prevista para 1993.
2 1/2 t TNE Reo 5 t TNE Reo 2 1/2 t Cist A 2 1/2 t Cist C	FFE	Em aquisição (3º lote), com entrega prevista para março de 93.
2 1/2 t TNE M Benz	Grupamentos de FN	Recebidas e distribuídas em 1992.
1/2 t Amb 1/2 t TNE	Grupamentos de FN	Adquiridas em 1992, estão sendo militarizadas.
Rbq p/ portada	FFE	Já recebidos pelo BtlEng em 1992.
Reboque tip top	FFE/BtlEng/CiaGE	A ser adquirido após aprovação de ALTEPA pelo EMA.

MATERIAL	DESTINAÇÃO	SITUAÇÃO/OBSERVAÇÕES
----------	------------	----------------------

MATERIAL DE ENGENHARIA E DP

Pá mecânica 3t.	FFE/BuSv	Recebidas em 1991.
Eqpt Veic Lanc Est com 32 m de esteira	FFE/BuSv	Contrato assinado. Entrega prevista para 1993.
Bobinas de esteira de fibra (15 m)	FFE/BuSv	Em aquisição (US. Navy). Recursos alocados permitiram a compra de 11 esteiras. Aguarda-se recebimento.
Grupo gerador S/R	FFE/BtEng	Serão adquiridos após aprovação de ALTEPA pelo EMA.
Tanque 12.000 litros Motobombas		
Motoperfuratrizes		

EMBARCAÇÕES

EDP-3 (Emb Dbq Pneumática c/ motor 10 H.P.)	BtlOpEsp — 07 BtlCmndoDivAnf — 06 GptFNsa — 05	Em aquisição pela CNBW.
EPEG-4 (Emb Pneumática de Emprego Geral c/ motor 25 H.P.) Motor 35 H.P.	BtlOpEsp — 04 BtlEng — 02	
	GptFNMa — 10 GptFNBe — 10	
LPF (lança patrulha fluvial)	GptFNBe — 09 GptFNMa — 09	Recebidas 7 (em 1992) e distribuídas 4 para o GptFNBe e 3 para o GptFNMa. Recebidas mais 11 (em 1992), estando no CRRepSupEsp-CFN para distribuição.

MATERIAL DE COMUNICAÇÕES E GUERRA ELETRÔNICA

Equipamento Terra-Ar	Grupamentos de FN	Destinam-se aos GptFN ribeirinhos. Neste projeto está incluído ferramental para manutenção dos obuseiros 105mm.
----------------------	-------------------	---

EQUIPAGENS

Eqpt salto livre/infiltração EIBC / EBE GERR (OpEsp) GERR (Mec)	FFE/GptFN/ForSub	Material parcialmente recebido.
Capacetes balísticos		Recebido em 1991.

2ª FASE (1993 / 94) PREVISÃO

MATERIAL	DESTINAÇÃO	SITUAÇÃO/ OBSERVAÇÕES
----------	------------	-----------------------

ARMAMENTO

Missil Ac nível BtlInf	FFE/DivAnf	Missil a ser definido.
Missil AAe	FFE/Cia MSA	Missil a ser definido.
Armamento 5,56mm	FFE/GptFN/CApCFN	Em fase de estudo.

Artilharia de Campanha		
Obuseiro 105mm M101A1	GpArt	Aquisição em 1992.
Modernização obuseiros 105mm Sensoreamento de alvos		Radar a ser definido.

MATERIAL DE ENGENHARIA E DP

Eqpt. Veic. abertura de brechas em CMin	FFE/BtlEng/BtlVirAnf	Em fase de estudos.
---	----------------------	---------------------

VIATURAS OPERATIVAS

Carros de Combate	FFE/CiaCC	CC a ser definido.
Vtr Op Terrestre	Força -Pronta	
CLAnf — modernização	FFE	CLAnf recebidos em 1986. Em andamento. Levantamento de necessidades.

EQUIPAGENS

Equipagens diversas	FFE	Prosseguimento aquisições iniciadas em 1991.
---------------------	-----	--

ARTICULAÇÃO DA INSTRUÇÃO, ADESTRAMENTO E EMPREGO

NÍVEL DE FORÇA	PESSOAL	MATERIAL	CAPACITAÇÃO/UTILIZAÇÃO
Bda Anfíbia (Instrução)	Previsto nas TLI	Previsto no PRM	<ul style="list-style-type: none"> — Base para planejamento de médio prazo, relativo à determinação de necessidades e obtenção de pessoal e material. — Objeto de pesquisa doutrinária. — Instrumento de Instrução (EGN, CIASC e EN) em profundidades compatíveis.
Bda Anfíbia (Adestramento)	Previsto nas TLA	Existentes	<ul style="list-style-type: none"> — Base para planejamento de curto prazo, relativo à distribuição de pessoal e material. — Objeto, a nível de Operação <i>Dragão</i>, de prática doutrinária visando à tática, à técnica e ao material utilizados por ForDbq. — Instrumento de adestramento de Comando de BAnf.
Forças-Prontas	Existente	Parcela do Existente	<ul style="list-style-type: none"> — Base para respostas imediatas às ameaças previsíveis. — Instrumento de efetiva e pronta aplicação do Poder Naval.

BRASIL 1950-1964

A RIQUEZA DO BRASIL
DEPENDE DO MAR



TUDO PELA PÁTRIA

OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

Parte VIII

MARIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante-de-Esquadra (RRm)

O 15 de novembro de 1891

Deodoro, "a 14 de novembro, tivera uma noite dramática, terrível, com um acesso de asma que lhe provocara fortes dispnéias. Quase não dormira, atormentado pelos mais atrozes padecimentos e na manhã de 15 de novembro estava extremamente debilitado. Apesar disso, fazendo um esforço quase sobre-humano, quis montar a cavalo e passar revista às tropas do Exército na parada comemorativa do segundo aniversário da República".²¹

Floriano Peixoto escusou-se de participar da cerimônia, alegando não ter seu uniforme em condições. Não queria aparecer ao lado de Deodoro, como deveria; afinal, a despeito do golpe, era o vice-presidente da República. Não pretendia prestigiar o chefe do governo, mas não

desejava precipitar os acontecimentos. "Cauteloso, evitando imprudências, Floriano era um elemento retardador dos planos conspiratórios, chegando a irritar, com seu jeito desconfiado e displicente, as impaciências de alguns dos elementos que queriam ver Deodoro, o quanto antes, fora do poder (...) alegava que ainda não dispunha de elementos suficientes em terra e que era necessário, antes de mais nada, abrir brecha na infantaria (...) Quando Custódio de Mello lhe manda dizer que está disposto a deflagrar o movimento contra a ditadura apoiado apenas nas forças de mar, Floriano observa ao emissário:

"— O Almirante está doido. Não temos elementos em terra."²²

Deodoro, no seu íntimo, sentia a importância político-militar de estar presente às comemorações do 15 de novembro. Estar frente a frente com o povo e com a tropa.

Seria um pequeno plebiscito a julgar o ato que cometera.

"Mas, naquela manhã, Deodoro era quase um agonizante (...) Não devia deixar o leito em tal estado. Contudo, as energias íntimas daquele homem quase moribundo eram em verdade extraordinárias e, em certos momentos, conseguiam transfigurá-lo, dando-lhe singular expressão de marcialidade, de vigor, de entusiasmo. Como se fora um molambo, uma vida bruxuleante, não conseguira sair de casa e montar a cavalo com suas próprias forças. Fora conduzido nos braços por duas ordenanças. Uma vez sobre ele, porém, readquiriria o aprumo, a compostura varonil e heróica dos velhos tempos ... Dunshee de Abranches (continua Magalhães Júnior), testemunha desse espetáculo, escreveu: "De súbito, soam os clarins anunciando a presença do general-em-chefe. Corremos para os lados da atual Praça da República e, no meio de aclamações delirantes do povo, dominando a rédea segura e valorosa o cavalo predileto de sua montaria, divisamos o busto garboso e empolgante de Deodoro, que a todos se afigurava no esplendor ainda de suas glórias marciais. E, minutos depois, da janela central do Itamarati, com peito constelado das comendas e medalhas conquistadas na defesa da pátria, a todos deslumbrava com sua fronte homina agradecendo as manifestações de que era alvo."²³

Deodoro viveu nesse instante sua derradeira oportunidade de satisfação pessoal. Para o povo das ruas o fechamento do Congresso não tinha qualquer significado, porque os que se auto-intitulavam seus representantes haviam sido eleitos por uns poucos votos, em uma Nação onde o conceito de cidadania continuava ausente.

A ilação a tirar-se do evento seria a de que a classe política, por si mesma — por faltar-lhe representatividade junto à Nação

e o respeito entre os militares —, não teria forças para derrubar o presidente. No Exército, que se mantinha em efetiva maioria ao seu lado, Deodoro confiava. No entanto, foram breves esses instantes para o marechal, que pela última vez se apresentou em público numa cerimônia cívica."²⁴

A caminho da renúncia

As notícias que começavam a chegar do Rio Grande do Sul eram desanimadoras. Júlio de Castilhos abandona a presidência do Estado. O General Júlio Falcão da Frota, comandante militar da região, irmão do ministro da Guerra, tivera sua autoridade contestada publicamente por oficiais da guarnição de Porto Alegre e o interior começava a levantar-se em armas.

Vejam, de modo sucinto, o desenrolar dos acontecimentos. A 5 de novembro, o General Frota prende um oficial que se pronunciava contra o fechamento do Congresso. *A Federação*, órgão ligado a Júlio de Castilhos, divulga as medidas disciplinadoras e coercitivas tomadas pelo comandante militar e pelo governo do Estado, no sentido de manutenção da ordem. Mas a divulgação da prisão do major do 30^º Batalhão de Infantaria teve o dom de levantar o interior do Estado. Júlio de Castilhos, sentindo a perda de sua autoridade, divulga, em 11 de novembro, através de editorial no mesmo jornal, posição contrária ao fechamento do Congresso, com explicações nada convincentes, dando o dito por não dito. No dia 12, "grupos de rebeldes fizeram passeatas nas ruas de Porto Alegre, obrigando o comércio a cerrar as portas e se dirigiram ao palácio do governo, intimando Júlio de Castilhos a deixar o poder"²⁵.

No dia 13, o presidente do Estado abandona o palácio, deixando vacante o cargo, na falta de substituto legal. No dia 15, uma parte da oficialidade sediada em Porto

Alegre assinou e divulgou uma declaração contrária ao golpe de estado, e, a essa altura dos acontecimentos, as guarnições do interior haviam aderido e os chefes políticos, estancieiros, que em seus municípios possuíam seus exércitos particulares, também tomaram posição contrária ao poder central. Se é fato que houve concordância contra o golpe, a questão entre os riograndenses envolvia a irreconciliável política local. Eram os seguidores do federalista e parlamentarista Gaspar Silveira Martins, que procuravam deslocar do poder o republicano positivista Júlio de Castilhos.

O envolvimento da Marinha

Ante a gravidade da situação no Sul, "o ajudante-general da Armada, Almirante Baltazar da Silveira, recebeu ordem para formar três divisões, com os navios existentes na Guanabara, duas comandadas pelos Almirantes Coelho Neto e Marques Guimarães e a terceira incluindo as unidades mais poderosas, pelo Almirante Saldanha da Gama, o mais recente oficial-general da Marinha (promovido em 19 de novembro por Deodoro), devendo esta última zarpar para o Sul, a fim de combater a sedição no Rio Grande. Isto fez com que

os dois primeiros almirantes, considerando-se desprestigiados, pedissem demissão de seus comandos, seguidos pelo Almirante Baltazar.*

(...) O Ministro da Marinha Foster Vidal, ao comunicar a Deodoro o pedido de demissão dos dois comandantes de forças navais, entregou-lhe um protesto coletivo de oficiais superiores da Marinha, relativamente a atos do governo que julgavam ofensivos à classe, recebendo os signatários imediata ordem de prisão. Foster mesmo foi enviado a Montevidéu em missão especial, para observar e verificar de que meios se podia dispor para dominar a sublevação".²⁶

Magalhães Jr. assim descreve os acontecimentos: "Deodoro não cruzara os braços. Tratara de organizar, com o Barão de Lucena, a resistência governamental. Mas levava certa indecisão ao seio do governo. Desde logo, ao chegarem as notícias da revolução no Rio Grande do Sul, resolve mandar para Montevidéu, com alguns navios de guerra, o Almirante Foster Vidal. Chega a ser nomeado para essa pasta militar o Almirante Saldanha da Gama, que tomou posse no Itamarati. Entretanto, tudo foi anulado logo depois, por entenderem Deodoro e o Barão de Lucena que Saldanha prestaria melhores serviços naquela con-

* O Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Balthazar da Silveira, em sua publicação *A Revolta de 1893 — Um depoimento*, assinala a responsabilidade do Barão de Lucena ao "instigar o Almirante Foster Vidal, ministro da Marinha, a criar a Divisão de Operações no Sul, a ser constituída pelas unidades capazes de se movimentarem". Acrescenta que "profissionalmente não havia nenhuma razão, nenhum estudo para tal alteração na estrutura das nossas forças navais, feita à revelia do Estado-Maior da Armada". E diz ainda: "Era evidente que a criação desta nova divisão fora determinada por razões políticas, possivelmente tentando o retorno da Monarquia" (p. 3). Parece-me que não existiu na confirmação do episódio intenções restauradoras, o que poderia ser conjecturado pelo envolvimento do Barão de Lucena e do Almirante Saldanha da Gama, ambos monarquistas, e, ainda, a chegada do Príncipe D. Augusto, a bordo de uma fragata austriaca que tocou no Rio de Janeiro no dia 23 de novembro, sendo impedido de desembarcar. Entendo que o caráter de Saldanha da Gama e a amizade leal de Lucena por seu compadre Deodoro não permitiram que se estabelecesse esse tipo de conclusão. Creio que o governo, premido pela gravidade do momento, procurou reunir os navios em condições de suspender e enviá-los ao Sul. O comando teria sido entregue ao almirante que, no julgamento de Deodoro e seus auxiliares próximos, reunisse melhores condições para o desempenho da missão. São decisões em que a urgência se sobrepõe aos estudos. São, contudo, compreensíveis as atitudes tomadas pelos Almirantes Balthazar da Silveira, Coelho Neto e Marques Guimarães.

juntura como chefe do Estado-Maior da Armada**²⁷

O Governo perdera o controle sobre a Marinha. Saldanha, recém-promovido, era o seu comandante militar e Custódio, também almirante *moderno*, chefiava os revoltosos, convocando para assumir o comando dos navios oficiais jovens: capitães-tenentes e primeiros-tenentes. A ordem fora subvertida na Marinha, não apenas contra o governo, mas dentro da própria corporação.

*
* *

No dia 20 de novembro, é deflagrada a greve na Central. Deodoro, então, ordena as prisões de Eduardo Wandenkolk, Quintino Bocaiúva, José Simeão e Custódio de Mello, cujos movimentos conspiratórios vinham sendo acompanhados pela polícia. Os Generais Almeida Barreto, Miranda Reis e Cândido Costa foram incumbidos, respectivamente, das prisões dos três parlamentares oficiais-generais. Wandenkolk e José Simeão não ofereceram resistências, mas "o general Cândido da Costa, incumbido de prendê-lo (Custódio de Mello), esperou pacientemente durante vinte horas pelo deputado da Bahia no vestibulo da casa em que morava. Convencido de que se fosse apanhado estariam frustradas as possibilidades de pronta e eficaz reação na capital da República, onde, dificilmente, poderiam chegar os revolucionários do Sul, Custódio tivera a precaução de ir asilar-se em lugar ao abrigo de quais-

quer suspeitas — a casa do Dr. Teixeira Brandão, na Praia Vermelha. Ali se encontrava quando lhe foi levada a notícia de que o ministério se achava reunido, sob a presidência de Deodoro, para deliberar sobre a prisão de várias pessoas (com efeito, muitos oficiais comprometidos na conspiração foram presos, além daqueles dois senadores), e decidiu que melhor seria passar a noite no mar, mais seguro que qualquer outro asilo**²⁸

Relata o Almirante Helio Leoncio Martins: "Na tarde de 22, Custódio... embarcou na lancha civil *Clarita* fornecida por José Carlos de Carvalho***, transferiu-se nas docas para o rebocador *Audaz*, aí envergou seu uniforme, mandou recado para os seus comparsas no *Riachuelo* para que tivessem o navio pronto para suspender e, quando escureceu, novamente na *Clarita*, atracou no Cruzador *Primeiro de Março*. Rebocando escaleres com oficiais e praças, em número de 151, abordou o *Riachuelo*, sendo recebido com vivas e aclamações. Também chegava o comandante do navio, Capitão-de-Mar-e-Guerra Gonçalves Duarte, sendo impedido de desembarcar." O Comandante Gonçalves Duarte fora receber instruções do ministro da Marinha, Almirante Foster Vidal, segundo Magalhães Júnior.

Continua Helio Leoncio Martins: "Os Primeiros-Tenentes Francisco de Matos e Luiz Carlos de Carvalho assumiram a direção do navio preparando-o para combate... O Capitão-Tenente Pinto de Sá assumiu o comando do Encouraçado fluvial (*Solimões*) e recebeu ordens para seguir as águas do

* O Vice-Almirante reformado Helio Leoncio Martins registra que partiu de Saldanha a ponderação para que ele assumisse o cargo de Ajudante-General da Armada (hoje Chefe do Estado-Maior da Armada somado com o de Comandante de Operações Navais), "alvitre que foi logo aceito". Julgo correta a percepção do Almirante Leôncio.

** A atitude de Custódio de Mello mostra que, dos três oficiais-generais com ordem de prisão, era o único imbuído do espirito conspiratório e firme vontade de ir até as últimas consequências.

*** Capitão-tenente honorário, administrador das Docas.

Riachuelo (...) no *Aquidabã*, às 20 horas, o comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Eliézar Tavares mandou preparar o navio para combate, apesar de não dispor de propulsão própria, pois estava em reparos... Não obteve concordância. Pelo contrário, foi-lhe dito que não combateriam." Ao perder sua autoridade, desembarcou, "sendo substituído pelo Tenente Veríssimo Martins... Diversas lanchas do Arsenal aproximaram-se e, para afugentá-las, foram disparadas algumas descargas de metralhadora, uma das quais atingiu o zimbório da Igreja da Candelária, criando pânico na população. Foi o único sinal de revolta percebido na cidade".²⁹

Custódio de Mello não precisou executar o plano de ação* que preparara, pois "chegou ao *Riachuelo* o Capitão-Tenente Correa da Câmara comunicando haver Deodoro renunciado e chamado seu substituto legal, o Vice-Presidente Floriano Peixoto". O plano de combate de Custódio de Mello estabelecera "para os navios serem comandados por oficiais de pouca produção",³⁰ o que leva a crer que ele não conseguira a adesão dos oficiais superiores e dos almirantes para essa empreitada.

*
* *

Saldanha da Gama, que era homem de incontestável bravura, estava disposto a gestos extremos, a esforços desesperados para servir ao governo. Mas não tivera os meios necessários para executar os seus planos. Deodoro, que tivera à meia-noite uma horrível dispnéia, afinal conseguira adormecer pela madrugada, e ninguém

ousaria, quaisquer que fossem as circunstâncias, interromper o sono do enfermo. Enquanto ele dormia, nos aposentos do palácio do governo, Saldanha da Gama telefonou do Ministério da Marinha ao Barão de Lucena no Itamarati, pedindo-lhe um batalhão de infantaria para tomar de surpresa um dos navios sublevados. Imediatamente, o Barão ordenou a um dos seus ajudantes-de-ordens que transmitisse ao ministro da Guerra a requisição do almirante. O General Falcão da Frota respondeu, no entanto, que só atenderia se recebesse ordem direta do presidente da República. Não houve argumento capaz de demovê-lo. Nem mesmo tendo Lucena mandado dizer-lhe que o presidente ainda dormia e que não havia tempo a perder. A resposta foi ainda um não, com a diferença de que desta vez o ministro deixou o Ministério da Guerra e foi até o Palácio Itamarati dizê-lo de própria voz ao Barão".³¹

Houve excesso de cuidado em relação ao presidente, considerando a situação; Deodoro deveria ter sido consultado, uma vez que o ministro da Guerra se encontrava no palácio. "A História não explica a razão da recusa (do General Frota), a não ser por suposição maldosa de conluios secretos."³² Magalhães Júnior refere-se ao General Frota como um homem de "melindres exagerados e zelo excessivo pelas suas atribuições".³³

"Saldanha tentou levar adiante seus planos, mesmo sem outro auxílio além dos marinheiros. Em duas lanchas dirigiu-se ao *Solimões*, onde atracou e tentou movimentá-lo, quando o *Riachuelo* aproximou-se e, ante a desproporção de forças, teve que retrair-se."³⁴

* Detalhes sobre o plano de Custódio de Mello, ver *A Revolta da Armada, 1893*, do Almirante Helio Leoncio Martins.

*
* *

“Às 6 horas da manhã, despertado Deodoro, narrou-lhe Lucena o ocorrido:

— Mas por que não me acordou?

— Não tive coragem, depois da dispênia...

“Deodoro, em impressionante firmeza, mostrou-se decidido a reagir. Foi pessoalmente ao telefone, comunicou-se com as fortalezas e com as baterias da Ilha das Cobras, dando aos respectivos comandos ordens terminantes para que resistissem. Parecia transtornado... o Barão de Lucena, reconstituindo esse episódio*, declara que tal cena o abalou profundamente porque o estado de saúde de Deodoro o aterrava. Ia ferir-se uma luta terrível e o que mais temia era vê-lo sucumbir, não em combate, mas vitimado por uma comoção violenta, a que não tinha forças para resistir. Pensou no perigo de uma prolongada guerra civil e exortou Deodoro a abandonar o poder, confiando-o ao vice-presidente (...)

— Você quis incluir no decreto de dissolução um artigo consignado à sua renúncia. Pois bem, faça-a definitivamente agora.

João Barbalho e Alencar Araripe, presentes, não intervieram.”

Quando Lucena acabou de falar, “o velho marechal** se levantou, inclinou-se ligeiramente para a frente e, de cabeça baixa, refletiu por alguns instantes. Depois, endireitando o busto e erguendo a cabeça, voltou-se para um de seus ajudantes-de-ordens, o Primeiro-Tenente Lamenha Lins, e ordenou:

— Lamenha, diga a Saldanha que considere sem efeito as ordens dadas*** e venha falar-me. Lobo Botelho, mande preparar o landô e vá dizer a Floriano que venha falar-me.

Voltou-se então para os ministros e demais circunstantes e anunciou:

— Já não sou presidente da República e vou pedir minha reforma...

Venceu o ponto de vista do Barão de Lucena ou o ponto de vista do próprio Deodoro, anteriormente anunciado? Fosse como fosse, a impressão causada por essas palavras sobre os circunstantes foi desoladora. Os comandantes de corpos do Exército que ali se achavam, numa demonstração de fidelidade ao marechal, ficaram indignados. Alguns choravam de raiva e de desespero, propondo-se a resistir a qualquer custo e fazendo esforços vão para demover Deodoro de sua atitude de renúncia. O velho soldado, entretanto, não cede a rogos, a súplicas, a argumentos. Sua decisão é agora definitiva e irrevogável (...) O depoimento do Barão de Lucena exclui, por completo, a hipótese de haver cedido Deodoro à ameaça dos canhões navais, à pressão da força. O que afirmou a mais valiosa testemunha do lado governamental foi que, à hora em que foram feitos aqueles disparos, a renúncia de Deodoro era já coisa deliberada em caráter definitivo”.³⁵ Parece correto o relato do Barão de Lucena. Afinal, uma rajada de metralhadora não seria o suficiente para tanto.

Deodoro, havia tempo, buscava, no seu íntimo, as energias de que carecia para manter-se à testa dos acontecimentos. Todavia, a doença minava o seu vigor físico e

* Ainda a entrevista concedida a Tobias Monteiro.

** Deodoro contava 64 anos.

*** Infere-se que Deodoro, pessoalmente, incumbira Saldanha de outra missão. Quem sabe, agora contando com a tropa do Exército. Parece, também, que o jovem e ilustre almirante era o único chefe em estado de prontidão naquele instante para combater pelo governo.

a sua vontade. A 23 de novembro, as forças lhe faltavam. Ser-lhe-ia humanamente impossível enfrentar a revolução. Se antecipara a queda da Monarquia, para evitar o vácuo político que se seguiria à morte de Pedro II, com o possível caos social e, mesmo, a possibilidade de secessão, não seria nesse momento, já sem energias, que por orgulho ou vaidade, levaria o país para a mais terrível das calamidades, a luta fratricida. Eis as razões da renúncia.

Deodoro despediu-se da Nação com um breve manifesto:

“Brasileiros!

“...Circunstâncias extraordinárias para as quais não concorri, perante Deus o claro, encaminharam os fatos para uma situação excepcional e não prevista.

“Julguei conjurar tão temerosa crise pela dissolução do Congresso, medida que muito me custou a tomar, mas, de cuja responsabilidade eu não me eximo...

“As condições em que nestes últimos dias, porém, se acha o país, a ingratidão daqueles por quem mais me sacrifiquei e o desejo de não deixar atear-se a guerra civil na minha cara pátria, aconselham-me a renunciar o poder nas mãos do funcionário a quem incumbe substituir-me.

“E fazendo-o, despeço-me dos meus bons companheiros e amigos, que sempre se me conservaram fiéis e dedicados, e dirijo meus votos ao todo-poderoso pela perpétua prosperidade e sempre crescente florescimento do meu amado Brasil.”³⁶

*
*

“Deodoro teria podido resistir. Ainda lhe restavam fiéis inúmeros batalhões do Exército e, dos vinte governadores de estado, só aqueles dois (Pará e Rio Grande do Sul) haviam dado mostras de reação. Os outros, ou haviam formalmente aplaudido

o golpe de estado ou com ele se haviam conformado, aceitando a responsabilidade da manutenção da ordem em suas circunscrições. Mas, já muito doente e profundamente magoado, o primeiro presidente da República prefere renunciar.”³⁷

“Embora pudesse contar com o apoio da maioria da guarnição militar, Deodoro recusa a luta, sacrificando a sua intrepidez tradicional ao receio de lançar o país na guerra civil.”³⁸

“Embora dispusesse de elementos para resistir a esse pronunciamento, preferiu o Marechal Deodoro renunciar imediatamente ao cargo que ocupava, a fim de evitar derramamento de sangue brasileiro em conflito de conseqüências imprevisíveis.”³⁹

*
*

A ira dos federalistas, mormente dos ultrafederalistas de São Paulo contra Deodoro, decorreu menos pelos erros que cometeram seus governos — com destaque para as medidas tomadas por Rui Barbosa, não corrigidas e complicadas por Lucena, que redundaram no Encilhamento, a orgia financeira, a inflação e a corrupção — do que por suas convicções no sentido de limitar-se à independência dos Estados na federação e ao apoio que dera a Rui Barbosa, no desejo do ministro da Fazenda, que pretendia a industrialização do Brasil. O pensamento político-econômico dos fazendeiros paulistas não aceitava esse caminho.

*
*

Florianópolis é encontrado em sua casa pelo Coronel Lobo Botelho, despreocupado, alheio ao desenrolar dos acontecimentos. “Mostrou-se o vice-presidente espantado (com a resolução do Manuel). Certo, não havia ainda (aberto brecha na

infantaria), nem esperava que o velho marechal, mesmo sob a ameaça dos canhões da Esquadra, abandonasse o poder sem luta, contando, como contava, com grandes dedicações entre as forças de terra (...) Entrando no salão em que se encontrava o presidente resignatário, foi direto ao velho marechal e o abraçou. Antes de qual-

quer outra coisa, disse-lhe Deodoro: (Peço-lhe minha reforma...)

"...Magoava-o, sem dúvida, ver que antigos companheiros de armas conspiravam para depô-lo. A grande massa de elementos fiéis, de oficiais dedicados e leais, não apagava do seu coração o ressentimento gerado por algumas ingratidões."⁴⁰

BIBLIOGRAFIA

21. MAGALHÃES JR., R. Op. Cit. p. 364.
22. *Ibidem*.
23. *Ibidem*, p. 365.
24. *Ibidem*.
25. *Ibidem*, p. 367
26. MARTINS, Helio Leoncio. Op. cit. lauda 42. *
27. MAGALHÃES JR., R. Op. cit. p. 370.
28. *Ibidem*.
29. MARTINS, Helio Leoncio. Op. cit. lauda 43. *
30. *Ibidem*.
31. MAGALHÃES JR., R. Op. cit. p. 372.
32. MARTINS, Helio Leoncio. Op. cit. lauda 44. *
33. MAGALHÃES JR., R. Op. cit. p. 370.
34. MARTINS, Helio Leoncio. Op. cit. lauda 44. *
35. MAGALHÃES JR., R. Op. cit. p. 371 a 373.
36. *Ibidem*, p. 374.
37. SANTOS, José Maria. Op. cit. p. 251.
38. BELLO, José Maria. Op. cit. p. 97.
39. VIANNA, Hélio. História do Brasil — Da Monarquia à República. Tomo II, Edições Melhoramentos, 1962, p. 227.
40. MAGALHÃES JR., R. Op. cit. p. 375.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> /Brasil/; Militares; República;

* Livro em impressão em dezembro de 1993.

NOTA DO AUTOR: No número anterior, na 28ª linha da coluna da esquerda, *onde se lê impregnado, leia-se impregnado*; e na 8ª linha da coluna da esquerda da página 58, *onde se lê doutrina maçônica, leia-se doutrina anacrônica*.

UM NAVEGADOR A SERVIÇO DO INFANTE

"E foi assim que naquele ano de quatrocentos e quarenta e um, havendo já os feitos do reino algum sossego, ainda que grande não fosse, fez o Infante armar um navio pequeno, no qual mandou por capitão um Antão Gonçalves, seu guarda roupa, homem assaz de nova idade; e o fim da viagem daquele não era outra, quanto ao mandato do senhor, senão de carregar aquele navio de couro e azeite, daqueles lobos marinhos de que já falamos nos outros capitulos antes deste. Não é porém de duvidar que o Infante lhe não desse aquele mesmo cargo que dava aos outros; mas quanto a idade daquele era mais fraca, e a autoridade pequena, tanto a encomenda saía de menos encargo, e por conseguinte a esperança do fim de muito mais pequena confiança." (Gomes Eanes de Azurara)

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT
Contra-Almirante (EN)

Antão Gonçalves nasceu, muito provavelmente, na década de 1420. Pouco se sabe sobre ele, além do que nos conta Azurara em sua *Crônica do Descobrimento e Conquista da Guiné*², datada de 1453. Como num conto de sabor medieval, poderíamos iniciar nossa história da seguinte maneira:

"Era uma vez um jovem escudeiro que pediu ao seu Príncipe permissão para sair mar afora em busca de aventuras. Ele era muito jovem e o Príncipe achou prudente só lhe confiar um pequeno navio e uma missão de pouca importância."

Esta história, no entanto, é verdadeira, isto aconteceu no ano de 1441, no reino de Portugal. Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral e Cristóvão Colombo ainda não haviam nascido. O Príncipe era o Infante D. Henrique e o escudeiro, nosso herói Antão Gonçalves, aqui escolhido para caracterizar um navegador da fase inicial dos

descobrimientos, pelo pitoresco de algumas de suas aventuras. Antão Gonçalves algumas vezes se comportou como o anti-herói da ficção moderna, porém, sem nunca lhe faltar a coragem característica desses notáveis portugueses dos séculos XV e XVI. Suas aventuras fazem parte da fase inicial dos feitos que iriam dar novos rumos à história universal.

Qual seria a idade de Antão Gonçalves em 1441? O cronista que lhe é contemporâneo informa, apenas, que era muito jovem, embora já exercesse a função de guarda-roupa do Infante. Poderia ter uns 17 anos? Não é improvável. Certamente provinha de uma boa família, pois, em geral, a função de guarda-roupa de um príncipe assim o exigia. Na Idade Média existia o costume de enviar os filhos, desde que saíam da infância, para se formarem em outro lugar. Nosso herói já devia servir a D. Henrique há algum tempo e gozava,

certamente, de sua confiança, pois o comando de um navio, mesmo pequeno, é uma grande responsabilidade.

Azurara nos diz que a tripulação era de 21 homens, mas não deixa pista de qual seria o tipo desse navio. Seria uma caravela? Talvez não, as primeiras viagens descobridoras foram realizadas em barcas e ba-rinéis³ e o termo nau, usado para indicar embarcações de alto bordo e aparelho redondo, poderia ser utilizado, genericamente, como sinônimo de navio. Mais adiante, em sua crônica, Azurara é explícito ao afirmar que outro navegador português, Nuno Tristão, que encontrou Antão Gonçalves na costa africana, estava numa "caravela armada".

A caravela portuguesa, com suas velas latinas, que possibilitam navegar melhor na direção contrária ao vento, foi o instrumento dos descobrimentos até a viagem de Vasco da Gama. Foi uma inovação tecnológica de grande importância, que apareceu, muito provavelmente, no segundo quartel do século XV. A partir de meados desse século, os portugueses criaram restrições à sua construção e venda para estrangeiros. Esse sigilo, no entanto, é uma das causas de se conhecer, atualmente, muito pouco sobre os detalhes de uma caravela. As pinturas e desenhos artísticos, que chegaram aos nossos dias, não são confiáveis e contêm imprecisões, que dependem do efeito desejado pelo artista em sua obra, ou de seu pouco conhecimento de navios. Até agora, não se encontraram documentos, ou casco afundado preservado, que permitissem superar essa deficiência.

Voltemos à primeira viagem de Antão Gonçalves. Após cumprir a missão que lhe fora confiada, carregando seu navio com óleo e peles de "lobos-marinhos", na verdade, focas, provavelmente a *Phoca vitulina*, na Baía do Rio do Ouro, África,

ele reuniu sua tripulação e decidiu realizar uma incursão noturna, em terra, para capturar nativos. O propósito era levar prisioneiros à presença do Infante D. Henrique, que, sem dúvida, gostaria de obter, através deles, informações sobre aquela região e, talvez, sobre o que havia adiante. Por outro lado, era perfeitamente aceitável, para a cultura da época, obter proveito econômico com o resgate dos cativos mais importantes, ou com a venda, como escravos, dos mais humildes. Além disso, naqueles tempos era louvável a possível conversão dos cativos ao cristianismo, permitindo assim, a "salvação de suas almas".

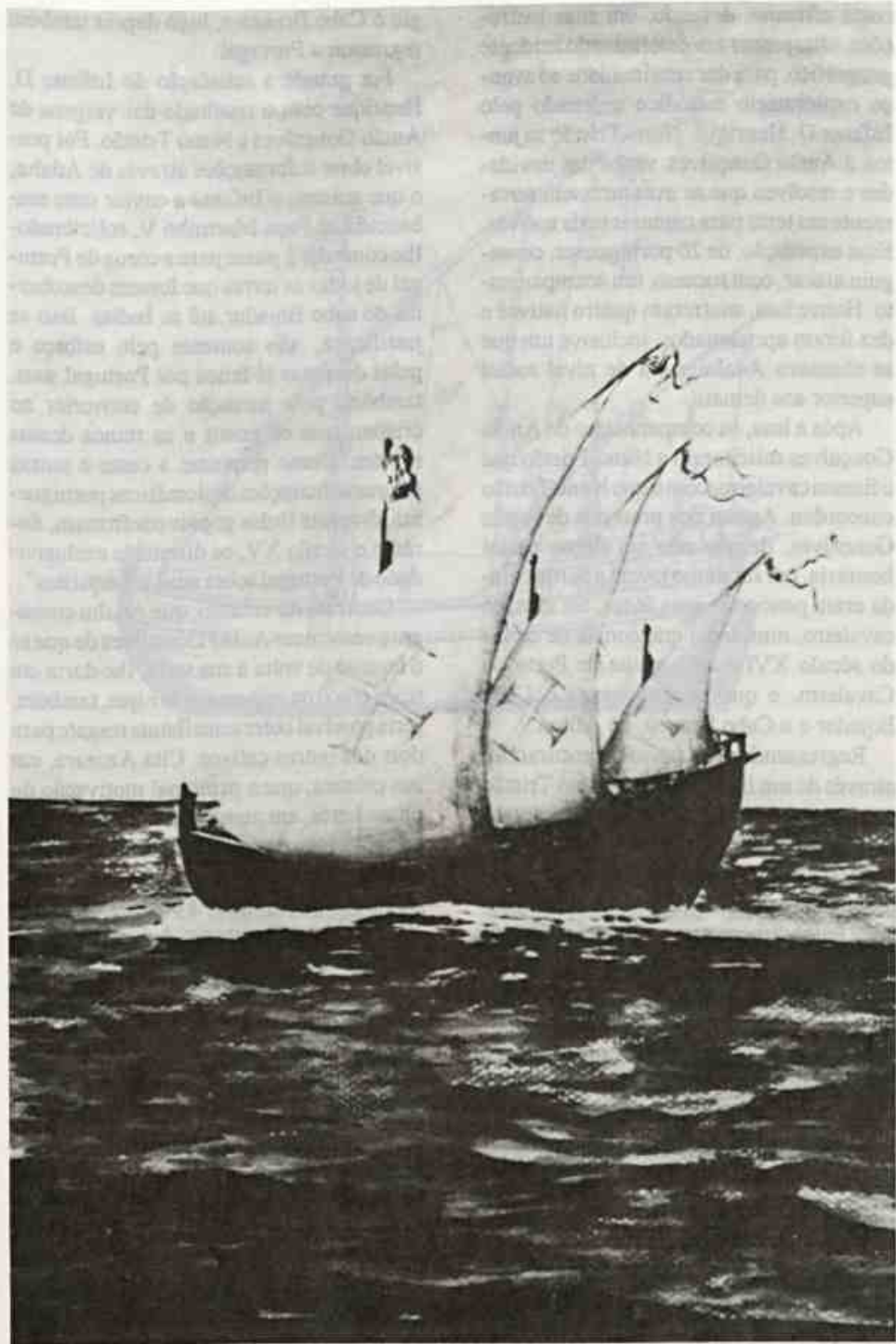
Conforme combinado na reunião, desembarcaram nove tripulantes, chefiados pelo próprio Antão Gonçalves e avançaram várias horas, durante a noite, em direção do interior, na região que atualmente é o Saara Ocidental. Já estavam muito fatigados, quando encontraram pegadas humanas que se dirigiam na direção oposta à deles. Avaliaram que seria um grupo de uns 40 a 50 nativos e resolveram retornar para o litoral.

No regresso, encontraram um homem com um camelo. O homem estava nu e armado com duas azagaias, ou dardos. Ao ser atacado pelos portugueses, esse nativo se defendeu com valentia, mas acabou, após sofrer um ferimento, se rendendo.

Logo após, avistaram o grupo que perseguiam. O dia já amanhecia e, como os portugueses já estavam cansados e com sede, resolveram não atacar. Avistaram, então uma africana velha, que muito provavelmente era uma escrava e estava separada do grupo. Não foi difícil aprisioná-la.

Assim, regressaram com o pequeno resultado da incursão, dois cativos, o mouro nu e a moura negra, e muito cansaço.

Nesse ponto da história, apareceu a caravela armada de Nuno Tristão, cavaleiro português, com a missão de explorar a



costa africana, devendo, em suas instruções, ultrapassar um determinado acidente geográfico, para dar continuidade ao avanço exploratório metódico ordenado pelo Infante D. Henrique. Nuno Tristão se juntou a Antão Gonçalves, soube das novidades e resolveu que se aventurassem novamente em terra para capturar mais nativos. Essa expedição, de 20 portugueses, conseguiu atacar, com sucesso, um acampamento. Houve luta, morreram quatro nativos e dez foram aprisionados, inclusive um que se chamava Adahu e era de nível social superior aos demais.

Após a luta, os companheiros de Antão Gonçalves solicitaram a Nuno Tristão que o fizesse cavaleiro, com o que Nuno Tristão concordou. Apesar dos protestos de Antão Gonçalves, de que não era digno de tal honraria, por ser muito jovem e porque ainda eram poucos os seus feitos, foi armado cavaleiro, num local que consta de cartas do século XVI com o nome de Porto do Cavaleiro, e que se situa entre o Cabo Bojador e o Cabo Branco, na África.

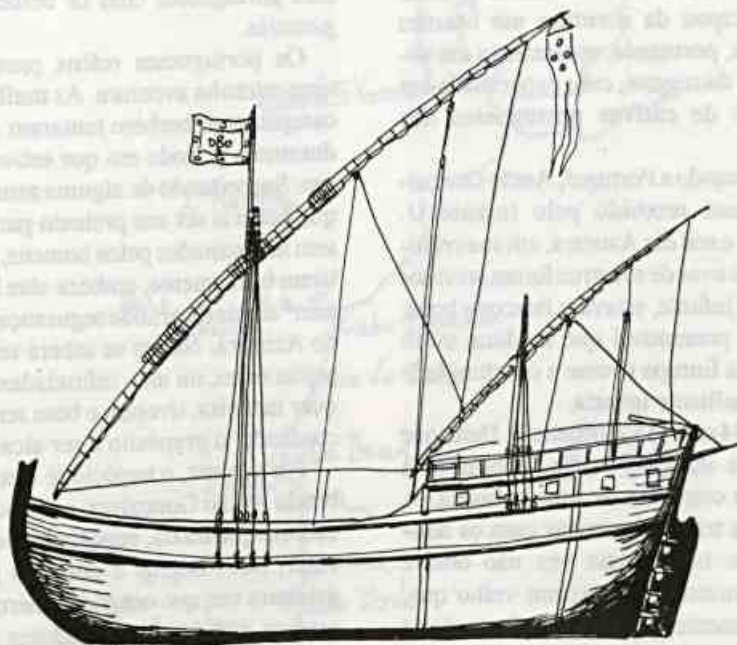
Regressando aos navios, procuraram, através de um intérprete que Nuno Tristão trazia em sua caravela, entrar em contato com os prisioneiros. Os nativos, no entanto, falavam uma língua estranha, provavelmente bérbere azenegue e somente foi possível entendimento com Adahu, que havia visitado o Norte da África e conhecia, provavelmente, a língua árabe. Depois, mandaram esse intérprete e uma das cativas para terra, na tentativa de obter resgate dos prisioneiros. Apesar de acorrerem à praia, passados dois dias, cerca de quase duas centenas de nativos, não foi possível negociação, em face da hostilidade existente, e o intérprete ficou em poder dos nativos. Após dividirem os cativos, Antão Gonçalves iniciou, em seu navio, a viagem de regresso a Portugal. Continuando sua exploração marítima, Nuno Tristão atin-

giu o Cabo Branco e, logo depois também regressou a Portugal.

Foi grande a satisfação do Infante D. Henrique com o resultado das viagens de Antão Gonçalves e Nuno Tristão. Foi possível obter informações através de Adahu, o que animou o Infante a enviar uma embaixada ao Papa Martinho V, solicitando-lhe conceder a posse para a coroa de Portugal de todas as terras que fossem descobertas do cabo Bojador até as Índias. Isso se justificava, não somente pelo esforço e pelas despesas já feitos por Portugal mas, também, pela intenção de converter ao cristianismo os povos e os reinos dessas regiões. Como respostas a essas e outras futuras solicitações diplomáticas portuguesas, diversas Bulas papais confirmam, durante o século XV, os direitos e exclusividade de Portugal sobre suas "conquistas".

Ocorreu, no entanto, que Adahu conseguiu convencer Antão Gonçalves de que se o levasse de volta à sua terra, lhe daria em troca cinco ou seis escravos e que, também, seria possível obter semelhante resgate para dois dos outros cativos. Cita Azurara, em sua crônica, que a principal motivação do nosso herói, em atender esse pedido, foi a possibilidade de salvar dez almas no lugar de três.

Não se deve julgar as pessoas do século XV pelos padrões atuais. A escravidão era considerada como uma infelicidade pessoal e não era condenada como problema social. Como instituição, ainda estava firmemente estabelecida e seria abalada somente alguns séculos depois. Na época, ensinava-se o escravo a ser um bom escravo, cujo dever era servir a seu amo, com dedicação e fidelidade. Para os donos de escravos, por sua vez, o correto era se comportar como um bom senhor, cuidando com zelo de sua propriedade humana, sendo apesar de autoritário, justo e piedoso. Na África, tribos inteiras eram escravas de



outras tribos e na própria Europa ainda existia a servidão dos camponeses à terra que, também, não deixava de ser uma forma de escravidão.

Após a autorização do Infante para sua segunda viagem, Antão Gonçalves partiu para a África, com a missão adicional de obter informações sobre a região e, ainda mais, sobre as Índias e sobre a terra do Prestes João, que seria o lendário rei cristão, cujo país, mais tarde foi identificado como a Etiópia. Desta vez o esperava, logo no início de sua viagem, uma terrível tempestade, que obrigou Antão Gonçalves a retornar a Lisboa. Nova partida e, sem

maiores problemas, o navio alcançou o destino.

Adahu foi logo libertado, sob palavra, para providenciar seu resgate e dos outros dois companheiros, e tratou de desaparecer para sempre. Os portugueses ficaram sete dias fundeados na Baía do Rio do Ouro, sem notícias e sem avistarem os nativos. Isso fez com que Antão Gonçalves constataste que não deveria mais confiar em promessas, devendo ser mais cauteloso nas próximas oportunidades. No oitavo dia apareceu um berbere montado em um camelo branco, com o recado de que no próximo dia viria resgatar os dois prisio-

neiros, o que realmente ocorreu. Além dos dez negros, os portugueses também receberam ouro em pó, uma adaga e muitos ovos de avestruz. É interessante apontar que participou da aventura um Martim Fernandes, português, especialista em negociações de resgate, com experiência em libertação de cativos portugueses dos mouros.

Regressando a Portugal, Antão Gonçalves foi bem recebido pelo Infante D. Henrique, e nos diz Azurara, em sua crônica, que três ovos de avestruz foram servidos à mesa do Infante, estavam frescos e bons, sendo-lhe presumível que nenhum outro príncipe da Europa tivesse a oportunidade de ter semelhante iguaria.

Em 1444 ou 1445, o Infante D. Henrique novamente mandou Antão Gonçalves à África, no comando de uma caravela. A missão era tentar comerciar com os nativos. Nosso herói dessa vez não obteve sucesso, trazendo apenas um velho que, voluntariamente, queria ver o Infante. Após receber presentes de D. Henrique, o velho foi mandado de volta para sua terra. Outro acontecimento de importância, nessa ocasião, foi o desembarque voluntário de João Fernandes no Rio do Ouro, para viver em terra e obter informações para o Infante.

No ano seguinte, Antão Gonçalves lembrou a D. Henrique que prometera a João Fernandes ir buscá-lo de volta. Nova viagem, desta vez com três caravelas, que foram abastecer na Ilha da Madeira, já colonizada pelos portugueses, onde havia fartura de mantimentos. Da Madeira, partiram para a costa africana. Chegando à África, decidiram, primeiro, capturar nativos nas ilhas Arguim e, depois, encontrar João Fernandes, o que realmente ocorreu.

João Fernandes passara sete meses vivendo com os nativos e conhecera um cavaleiro que se chamava Ahuda Meyman, que gostaria de comerciar com os portu-

gueses. Para possibilitar a negociação, resolveram as partes trocar reféns, dois berberes ficariam com os portugueses e dois portugueses com os berberes, como garantia.

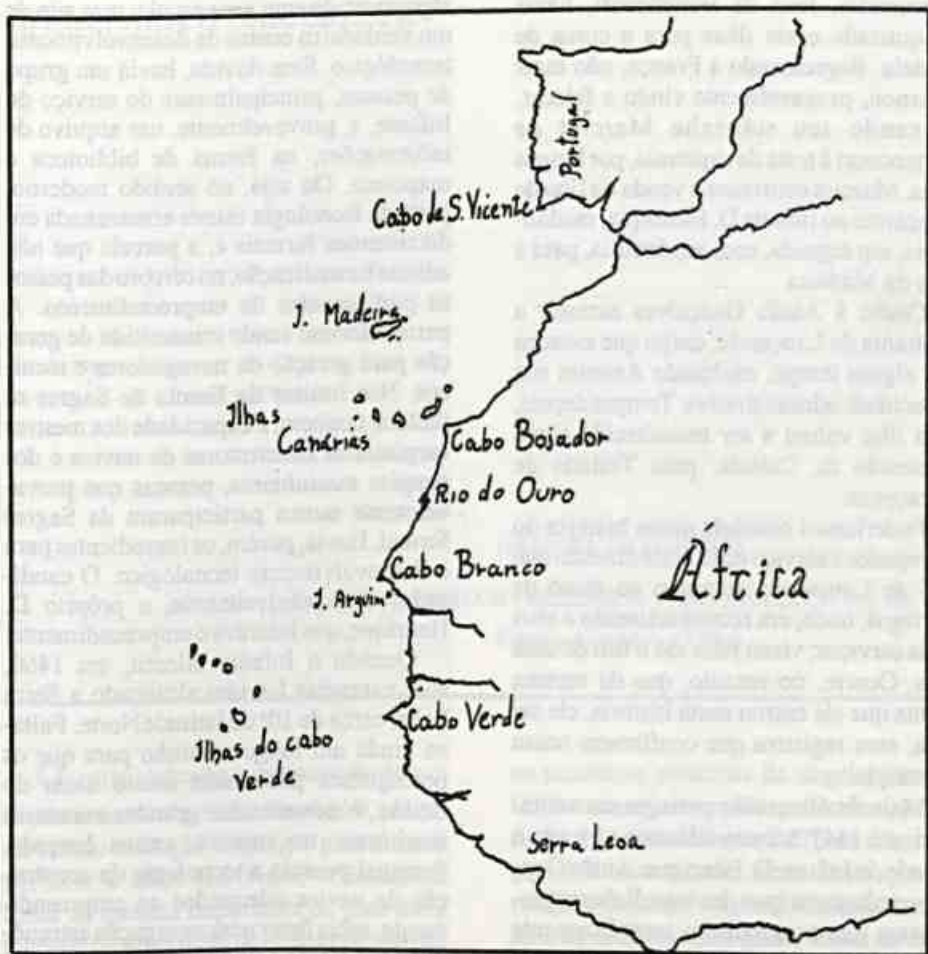
Os portugueses reféns passaram por uma estranha aventura. As mulheres do acampamento berbere tentaram seduzi-los durante o período em que estiveram cativos. Suspeitando de alguma armadilha, de que poderia ser um pretexto para que fossem assassinados pelos homens, eles resistiram bravamente, embora elas lhes fizessem "sinais de grande segurança", segundo Azurara. Nunca se saberá se suas suspeitas eram, ou não, infundadas. De qualquer maneira, tiveram o bom senso de não confundir o propósito a ser alcançado.

Por sua vez, o negócio se efetuou, recebendo Antão Gonçalves, em troca da mercadoria que trazia, supostamente de pouco valor, nove negros e ouro em pó. Era a primeira vez que ocorria comércio propriamente dito entre navegadores portugueses e os povos da costa atlântica africana.

Concluído o comércio, os portugueses ainda permaneceram na costa africana, onde lograram aprisionar muitos nativos. Cerca de 55 homens, mulheres e crianças. Depois, voltaram para Lisboa.

A chegada das três caravelas a Portugal foi um grande acontecimento e o resultado dessa viagem foi muito lucrativo para os padrões da época, exigindo o Infante D. Henrique o seu "quinto".

Azurara registra, também, o relato de João Fernandes sobre o tempo passado entre os berberes. Ele viveu entre os nômades ovelheiros, no Saara Ocidental, atualmente ocupado pelo Marrocos. Região árida, arenosa, apenas existindo vegetação nas várzeas. Toda a água existente provinha de poços. Os povos nômades que a habitavam eram, muito possivelmente, bérberes e ele os chama de: alarves,



azenegues e bárbaros, todos de religião islâmica. Escravizavam negros das tribos que viviam próximos, principalmente fulos. Comerciam esses escravos no Norte da África, e por vezes eles chegavam às mãos de mercadores europeus. João Fernandes, também, segundo Azurara, descreve a África Setentrional e indica que a fonte do ouro era o reino de Mali.

Antão Gonçalves voltou à Baía do Rio do Ouro em 1447, com a difícil missão de restabelecer as boas relações e o comércio com os nativos. Desta vez houve perigo e

não se logrou sucesso. Ao aproximar-se o batel da praia, os berberes atacaram arremessando dardos. Foi necessário remar com vigor e muitos dardos caíram sobre os portugueses, vindo um deles a falecer dos ferimentos recebidos.

A crônica de Azurara volta a falar de Antão Gonçalves já próximo ao seu final, quando o Infante o mandou tomar posse, em seu nome, da Ilha de Lançarote do Arquipélago das Canárias. As Canárias eram possessão castelhana. No início do século XV, um nobre francês, da

Normandia, Jean de Bettencourt, havia conquistado essas ilhas para a coroa de Castela. Regressando à França, não mais retornou, provavelmente vindo a falecer, deixando seu sobrinho Marciot de Bettencourt à testa da capitania, por longos anos. Marciot contratou a venda da Ilha de Lançarote ao Infante D. Henrique, mudando-se, em seguida, com sua família, para a Ilha da Madeira.

Coube a Antão Gonçalves assumir a capitania de Lançarote, cargo que exerceu por algum tempo, exaltando Azurara sua capacidade administrativa. Tempos depois, essa ilha voltou a ser reconhecida como possessão de Castela, pelo Tratado de Alcaçovas.

Poderíamos concluir nossa história do navegador a serviço do Infante dizendo que ele, de Lançarote, retornou ao reino de Portugal, onde, em reconhecimento a seus bons serviços, viveu feliz até o fim de seus dias. Ocorre, no entanto, que da mesma forma que ele entrou nesta história, ele sai dela, sem registros que confirmem nossa suposição.

Mais de 60 navios portugueses visitaram, até 1447, a costa atlântica africana a mando do Infante D. Henrique. Antão Gonçalves não participou das expedições exploradoras que progrediram metodicamente no avanço para o sul. Suas viagens tiveram finalidade comercial, dando o respaldo econômico essencial ao empreendimento.

Por trás de tudo estava o Infante, liderando o que, posteriormente, se chamou de Escola de Sagres. Não se tratava, porém, de

algo parecido com uma escola, mas sim de um verdadeiro centro de desenvolvimento tecnológico. Sem dúvida, havia um grupo de pessoas, principalmente do serviço do Infante, e, provavelmente, um arquivo de informações, na forma de biblioteca e mapoteca. Ou seja, no sentido moderno, parte da tecnologia estava armazenada em documentos formais e, a parcela que não admite formalização, no cérebro das pessoas participantes do empreendimento. A parte informal sendo transmitida de geração para geração de navegadores e técnicos. Nos limites da Escola de Sagres se incluía, também, a capacidade dos mestres carpinteiros construtores de navios e dos simples marinheiros, pessoas que provavelmente nunca participaram da Sagres formal. Havia, porém, os ingredientes para o desenvolvimento tecnológico. O catalizador era, possivelmente, o próprio D. Henrique, que liderava o empreendimento.

Quando o Infante faleceu, em 1460, suas caravelas haviam alcançado a Serra Leoa, cerca de 10° de latitude Norte. Falta ainda um longo caminho para que os portugueses passassem muito além do Ceilão. A semente das grandes aventuras marítimas, no entanto, estava lançada. Portugal possuía a tecnologia da construção de navios adequados ao empreendimento, sabia fazer uma navegação astronômica suficiente e tinha pessoas competentes. A experiência da colonização dos Açores e Madeira, viabilizada com a cana-de-açúcar, seria transferida para ocupar a estratégica costa brasileira, no caminho da Carreira das Índias.

BIBLIOGRAFIA

1. ALBUQUERQUE, Luís de. *Navegadores viajantes e aventureiros portugueses, séculos XV e XVI*. Primeiro volume. Editorial Caminho S/A e Círculo de Leitores Ltda. Portugal, 1987.
2. AZURARA, Gomes Eanes. *Crônica do descobrimento e conquista da Guiné*. Introdução, atualização de texto e notas de Reis Brasil. Publicações Europa-América Ltda. Portugal.
3. BARATA, João da Gama Pimentel. Os Navios, in *História Naval Brasileira*. Primeiro volume, tomo I. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1975.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / Nomes / Antão Gonçalves;

IDÉIA PARA O *GARIBALDI II* *

... a construção de um segundo navio da classe *Garibaldi*, porém na versão múltiplo emprego, para formar par com o atual *Garibaldi*. Além de se tratar de escolha importante de uma nova unidade de superfície, deve-se enfatizar, da mesma forma, a importância de que se reveste tal realização, não só porque conferirá maior credibilidade ao poder de força militar italiano, como também, porque contribuirá para sustentar a indústria nacional de construção naval, que passa no momento por uma situação de crise.

Depois dos primeiros encontros entre Ronald Reagan, então presidente dos EUA, de Mikhail Gorbachev, então secretário-geral do PCUS, antes de ocupar a presidência da União Soviética, começaram a surgir

os primeiros sintomas de degelo entre o Ocidente e o Oriente. Em particular, quando foi assinado o tratado INF para eliminação dos euromísseis, ficou claro que as relações de força, e as relações internacionais de uma maneira geral, iriam ser modificadas a curto prazo.

Os eventos que se sucederam até a dramática reviravolta que se seguiu à tentativa de golpe de estado, que visava restaurar o antigo regime soviético, confirmaram aquelas impressões iniciais. Desde o início do processo — enquanto o entusiasmo e o excesso de otimismo com relação à perspectiva de uma era de paz, a primeira na história do homem, pareciam sobrepujar cada linha de ação racional e prudente de espera — delinearam-se os contornos dos

Tradução de CARLOS FREDERICO VASCONCELLOS DA SILVA

GIORGIO GIORGERINI

Contra-Almirante (RRm)

os primeiros sintomas de degelo entre o Ocidente e o Oriente. Em particular, quando foi assinado o tratado INF para eliminação dos euromísseis, ficou claro que as relações de força, e as relações internacionais de uma maneira geral, iriam ser modificadas a curto prazo.

Os eventos que se sucederam até a dramática reviravolta que se seguiu à tentativa de golpe de estado, que visava restaurar o antigo regime soviético, confirmaram aquelas impressões iniciais. Desde o início do processo — enquanto o entusiasmo e o excesso de otimismo com relação à perspectiva de uma era de paz, a primeira na história do homem, pareciam sobrepujar cada linha de ação racional e prudente de espera — delinearam-se os contornos dos

* Artigo publicado na *Rivista Marittima*, nov. 1991, p. 27 a p. 32.

futuros cenários político-estratégicos: a diminuição do poder da OTAN, crises mais ou menos regionais que sabidamente poderiam se manifestar, os contrastes evidentes existentes entre os hemisférios Sul e Norte, e novos conceitos sobre os quais se fundamentassem a composição e o emprego das Forças Armadas.

Entretanto, enquanto o Ocidente vivia em uma espécie de limbo político-estratégico, havia, concomitantemente, a expectativa e a incerteza de se saber qual seria o futuro papel e a estratégia da OTAN, tanto quanto quais seriam as forças nacionais empenhadas. Surgiam, de algumas partes, supostos cenários de crise, seguidos de hipóteses de estruturas com as quais enfrentar, se não mais as ameaças, por certo as vulnerabilidades e riscos residuais e novos, das sempre presentes turbulências internacionais que poderiam ameaçar a ordem e a legalidade vigente no mundo.

A partir de 1987, estrategistas americanos começaram a elaborar, por conta do Pentágono, uma série de cenários de crises que poderiam ocorrer futuramente, uma vez superado o confronto de forças entre Leste e Oeste, que já durava 40 anos. Acontecia a mesma coisa na Europa, particularmente na Itália, onde o autor está entre os primeiros a chegar às mesmas conclusões que os colegas americanos. A ocorrência de repetidas conferências e a troca de documentos delinearam os cenários descritos a seguir:

- guerras internas e/ou regionais;
- conflitos atípicos ao emprego de força militar convencional, e/ou de guerrilha e/ou terroristas — contra interesses e/ou de outras pessoas, por razões políticas, raciais e/ou religiosas;
- ameaças internacionais de natureza nuclear, bacteriológica e química que prejudiquem o desenvolvimento pacífico e a boa ordem internacional.

Todas as manifestações de violência geradas do gradual crescimento das tensões entre os hemisférios Norte e Sul do mundo estariam ligadas a uma gama de situações críticas:

— pressões de populações que se sentem ameaçadas na sua própria existência, pelo deterioramento das suas condições de vida e ambientais, como, por exemplo, um crescimento demográfico descontrolado;

— confronto entre povos de raças e origens diferentes, para assegurar o predomínio de uma sociedade que justificam como multirracial;

— luta pelo controle de recursos econômicos (energia) e essenciais à sobrevivência (hídricos);

— discordâncias religiosas conseqüentes de uma progressiva difusão do integralismo e do fundamentalismo confesso, comum nos dias atuais em alguns ramos relevantes das grandes religiões monoteístas;

— conflitos de nacionalidades e de movimentos de independência, muitas vezes originados de realidades já superadas, fundamentadas em artifícios de arquitetura supranacional criadas há muito tempo pela política internacional.

Junte-se a isso o quanto de risco pode representar a criminalidade internacional organizada, que pode chegar a condicionar, ou por certo, a identificar-se com a orientação política e econômica desses países.

Não se pode subestimar, enfim, aquilo que hoje é comumente chamado de SRR (*Soviet Residual Risk*), que ainda faz da ex-União Soviética, com suas realidades e incertezas, uma entidade notável, em termos de risco militar, próprio de uma grande superpotência. Depois de agosto de 1991, o risco representado pela nova União das ex-Repúblicas Socialistas Soviéticas, assume outras conotações em razão da instabilidade dos acordos e da concentração de

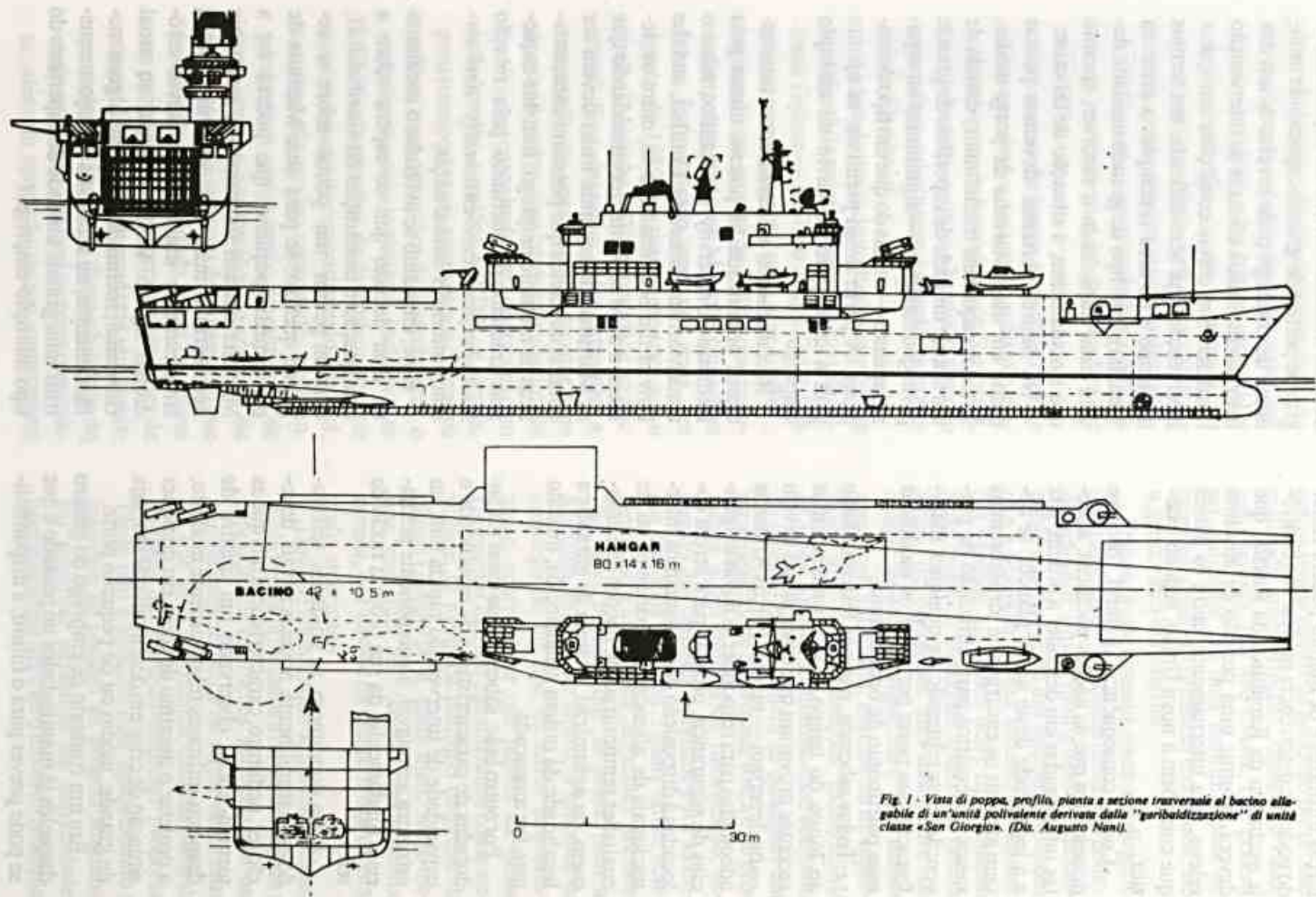


Fig. 1 - Vista di poppa, profilo, pianta e sezione trasversale al bacino alligabile di un'unità polivalente derivata dalla "garibaldizzazione" di unità classe «San Giorgio». (Dis. Augusto Nani).

forças militares e de quanto poderá restar do poder de deterência nuclear sob controle exclusivo da República da Rússia, que deverá assumir uma posição de absoluto relevo, seja internamente, entre os países que compõem a nova União, seja no exterior.

Como consequência natural, decorre desses fatos que às nações pacíficas, aquelas interessadas em defender a ordem, paz e a legalidade deste nosso planeta, se devem atribuir os encargos de fornecerem os meios necessários para utilização na prevenção e/ou repressão de qualquer manifestação que possa perturbar ou modificar esse patrimônio de bem comum.

Todos sabemos, e temos testemunhado ao longo do tempo, que acontecimentos recentes provaram que esses países devem — ou deveriam — manter Forças Armadas adequadas para responder às novas exigências de segurança, prontas para serem colocadas à disposição dos organismos internacionais de alianças permanentes ou de coalisões temporárias de nações que assumem, ou assumirão, a tarefa de garantir a legalidade da ordem estabelecida, quando esta for ameaçada.

Por outro lado, sabemos que essas forças dotadas de características de mobilidade e capacidade de intervenção rápida têm, na estrutura aeronaval, a componente primária e fundamental da sua própria razão de ser.

Além do número, as unidades, referindo-se, naturalmente, àquelas navais, deverão ter, no futuro, características tais que as tornem aptas, observado um quadro de despesas militares relativamente modesto, a projetar o máximo de força em qualquer situação de crise em desenvolvimento, seja de grande, médio ou de pequeno porte.

Em um contexto de emprego do gênero daqueles já manifestados no passado e que se pode prever para o futuro, a disponibili-

dade de unidades navais de superfície de grande porte e de grande capacidade autônoma de emprego pode revelar-se um dos instrumentos mais eficazes de intervenção imediata. Em certas condições em que a intervenção seja bem definida, em termos de tempo e de área (exemplo: a crise na Somália), este tipo de grande unidade deverá estar capacitado a resolver, mesmo que isoladamente, a situação de tal crise.

No futuro, portanto, devemos pensar muito em uma Marinha de porte médio, fora dos esquemas tradicionais, dotada de um tipo de unidade de superfície de grande porte que satisfaça — simultânea ou separadamente — a mais do que um tipo de emprego. A partir dessa premissa, se aponta para a concepção do navio de múltiplo emprego.

Recentemente, na conferência internacional organizada há poucos meses pela Dalhousie University, em Halifax, sobre o tema *Maritime Interests, Conflict, and the Law of the Sea*, ressaltou-se, entre os demais, o novo conceito, recomendando que as Marinhas de segunda linha devem ser dotadas de navios que possuam características de múltiplo emprego, fora dos esquemas tradicionais, definido pela relação *multi-purpose conventionally and unconventionally hulled ships*.

Hoje, enquanto se avizinha o momento de uma decisão que se espera sobre a contratação e construção do *Garibaldi II*, convém pensar um pouco sobre a seguinte questão: se para uma Marinha de porte médio-pequeno, que poderá ser a Marinha italiana futuramente, será mais necessário e mais útil construir pura e simplesmente um segundo navio-aeródromo ligeiro V/STOL, igual ao atual *Garibaldi*, incluindo-se apenas alguns melhoramentos, ou será mais vantajoso construir uma grande unidade de superfície do tipo múltiplo-emprego?

Reconheço que uma réplica pura e simples, ou mesmo um pouco melhorada, do *Garibaldi* é a opção mais atraente em termos de custos e de tempo envolvidos com a construção e com a entrada em serviço dessa unidade. Um tipo totalmente novo de navio apresenta, como desvantagem, uma maior complexidade na elaboração do seu projeto e na própria fase de construção.

Em termos de tempo para construção e custos envolvidos, um navio múltiplo-emprego com projeto baseado no do *Garibaldi*, possivelmente, exigirá não muito mais do que se despenderia com a simples reprodução do *Garibaldi*.

A idéia do navio de múltiplo-emprego já foi defendida anteriormente na *Rivista Italiana Difesa* — RID, no artigo “Marinha Militar: uma projeção para o ano 2000”, publicado em janeiro de 1989 e que suscitou interesse tanto na Marinha como fora dessa, foi publicada uma vez mais, em agosto de 1989, na mesma revista, sob o título: “Marinha Militar: realidade no ano 2000”. Em síntese, a idéia propunha a construção de uma unidade de superfície de grande porte, com convés de vôo dotado de *ski jump* capacitado para operações com helicópteros e aviões V/STOL e, ainda, para transportar um grupamento operativo anfíbio, para operações de desembarque, o seu próprio apoio logístico e, inclusive, as LCM (embarcações de desembarque) que operam a partir de compartimento alagável, na popa do navio; capacitado, também, para operar como navio de comando de força naval e em missões de controle de área, dotado de sistemas de armamento que fazem dele uma unidade capaz de prover sua própria defesa e operar em missões de ataque de forma independente, em quaisquer circunstâncias. A disponibilidade do compartimento alagável na popa possibilita, além da operação de um componente

anfíbio, que o navio transporte e empregue outros meios navais de pequeno porte, não realizado anteriormente, como é o caso, por exemplo, dos *Sea Drone*, que podem ser utilizados em uma multiplicidade de missões: desde a vigilância eletrônica, até a guerra anti-submarino.

Quanto a este assunto, o autor já dissera, anteriormente: “Unidades deste tipo poderão garantir aquela multiplicidade de emprego que fará parte das responsabilidades que a Marinha deverá assumir no futuro. Na verdade, unidades deste tipo poderão fazer frente às tarefas de apoio e de defesa aérea, de operações anti-submarino, de ataque, de ações anfíbias, de C³I, de defesa antiaérea, antimíssil, antinavios de superfície, anti-som, operações ECM/ESM/ECCM e aquelas antiminas. Esse conjunto de possibilidades poderá se constituir em uma capacidade de projetar força e de promover ações rápidas de intervenção, requisito dos cenários previstos para as crises dos anos dois mil”. Mais tarde, concluiu outro artigo nos seguintes termos: “Se, para o papel que se prevê para a Marinha italiana no futuro, a hipótese de emprego de tal tipo de navio é interessante, ocorre dizer que navios da classe *Giorgerini* não são considerados como novidade. O navio de múltiplo emprego da classe *Giorgerini* é, nada mais, nada menos, que uma feliz versão, em tamanho menor, dos navios da classe *Wasp* da Marinha americana”.

Deve-se lembrar que os navios da classe *Wasp* foram projetados e otimizados para a condução de operações anfíbias, sem nenhuma característica de navio de comando, que seria a principal característica da unidade de múltiplo-emprego proposta. Tanto isto é verdade que, aproveitando o interesse de pessoal da própria Marinha, foi possível priorizar as capacidades operativas que deve ter o navio de múltiplo-

emprego e que, integradas, constituem-se, em essência, na característica típica desse tipo de unidade:

I — capacidade aérea de defesa, ataque e apoio;

II — capacidade de navio de comando e controle de área;

III — capacidade de autodefesa;

IV — capacidade de transporte e assalto anfíbio;

V — capacidade anti-submarino de busca e ataque com armas de bordo ou aerotransportadas.

Assim, melhor definido o papel do navio em questão, sempre se referindo o seu emprego aos prováveis cenários de tensão dos próximos anos, a idéia ganhou mais força, quando abordada no relatório *NATO'S Maritime Force Posture in the 1990s* apresentado na sessão da NATO Defence Planning, realizada em janeiro do ano passado, e depois reiterado no documento que foi elaborado pelo autor, em abril de 93, para o Ce. Mi.S.S. (Centro Militare di Studi Strategici) sob o título: *Ristrutturazione delle forze NATO: le forze navali*. Segundo o autor, o Ce.Mi.S.S. é a única organização italiana deste tipo que procura analisar o futuro da defesa, não só em termos acadêmicos, como também em termos reais.

Por outro lado, a idéia do navio de múltiplo-emprego, que se visualiza como uma solução para a construção do *Garibaldi II*, não pode ser considerada como um conceito extemporâneo, fruto da atmosfera que surgiu após o término da guerra fria. O leitor que consultar a coleção da *Rivista Marittima*, encontrará, no número de julho/agosto 1967, — passados portanto 24 anos — um artigo do mesmo autor, intitulado "O navio de assalto." Naquele passado já um pouco longínquo, embora partindo de uma outra idéia, que representava o desenvolvimento do navio de assal-

to, a concepção do navio de múltiplo-emprego começou a tomar forma. Dada a importância que haviam assumido as operações anfíbias e anti-submarino — não esqueçamos que a guerra fria transcorria a plena força —, em relação à primeira, foi difundida a utilização dos *hovercraft* e meios similares, de aeronaves V/STOL, e de helicópteros de assalto e de ataque. A Força Anfíbia de pronta intervenção devia aumentar sempre o seu grau de flexibilidade em termos de composição e emprego, com capacidade de se dimensionar adequadamente, visando ao atendimento das situações operativas reais que pudessem surgir e um tempo de resposta mais rápida. Esta concepção não seria válida nos casos de guerras limitadas, de *brush fire* (segundo definição da época) ou de ação de caráter internacional, onde se configuraria a importância do emprego das Marinhas de segunda linha.

No que dizia respeito às operações anti-submarino, o autor disse, então, que a preocupação maior não se constituiria tanto na introdução de novas armas mas, sim, na dificuldade de localização do inimigo a maiores distâncias; para isto deveriam empregar aeronaves embarcadas, seja com capacidade de localizar o inimigo, seja como vetores de armas. Tal tipo de navio, dotado de compartimento alagável, podendo transportar e utilizar embarcações de desembarque, poderia até mesmo transportar meios especiais, que, uma vez lançados, poderiam conduzir operações de busca e ataque anti-submarino a distância da nave mãe. Resumindo, naquela ocasião, o autor antecipava a utilização dos *sea drone craft*.

Acrescentava, ainda, que aquele navio deveria ter capacidade de operar como navio de comando e teria capacidade de desenvolver suas operações de forma autônoma, se necessário.

Pode-se formar uma idéia mais precisa do navio de múltiplo-emprego imaginando-se um navio que integre as características técnicas do *Garibaldi* com as do LPD *San Giorgio*. Assim, sobre uma plataforma de cerca de 200 metros de comprimento, deslocamento de 20.000 toneladas, propulsão na configuração COGAG, possibilitando desenvolver velocidades de 27 a 28 nós, deveria ser possível incluir um compartimento alagável, e sistemas correlatos idênticos ao do *San Giorgio*, com uma dotação de 14 a 16 aeronaves em composição variável de aeronaves V/STOL e helicópteros, dependendo do tipo de missão; instalações para transporte de homens e meios de um grupamento operativo do Batalhão San Marco e/ou do Comsubin; um sistema misto, ofensivo-defensivo de armas que consignem ao navio uma capacidade autônoma de ataque e, de defesa de zona e de ponto, naturalmente integrada pelas aeronaves de bordo; um sistema C³I não inferior ao do *Garibaldi*, a fim de possibilitar o mais amplo exercício das funções de comando e controle. No convés de vôo, uma solução interessante no que concerne à localização dos elevadores, visando economizar espaço para as aeronaves, equipamentos de apoio, hangar e oficinas, seria a de instalar um deles, lateralmente, junto ao convés, a bombordo, e o outro, na linha centro do convés de vôo, mantendo dessa forma uma certa robustez de convôo e compensando um pouco, por outro lado, o desequilíbrio que o peso da estrutura da ilha causa a boreste.

Se essas especificações são relativas à idéia de modificação de um navio-aeródromo da classe *Garibaldi*, em navio de múltiplo emprego de grande capacidade operativa, pode-se ainda, se assim decidido, em razão de circunstâncias, chegar a uma solução de navio de múltiplo emprego com características um pouco inferior. Na

elaboração dessa concepção alternativa, realizada juntamente com o conhecido técnico Augusto Nani, se chegou a uma concepção definida como sendo a "garibaldização" de um navio da classe *San Giorgio* (fig. 1). Seria eliminada a capacidade *ro-ro* dessa classe de navio, adotada proa bulbo, *ski-jump*, disponibilidade de espaço para dez aeronaves e armamento ligeiramente inferior ao do *Garibaldi* e do *San Giorgio*; estrutura disposta de dois elevadores, um lateral e um na linha de centro; propulsão CODOG com 50.000 H.P. de potência, podendo desenvolver até 28 nós de velocidade, comprimento de 160m e deslocamento de mais ou menos 11.000 toneladas.

É claro que os estudos que envolvem um projeto como o discutido poderiam conduzir a outros resultados. Este é, certamente, o motivo pelo qual, neste momento em que a Marinha italiana está para colocar a sua ordem de construção de uma segunda grande unidade, seria conveniente dedicar um mínimo de tempo da parte dos operativos, dos técnicos e dos construtores (Maristat, Mariconavarmi, Fincantieri) para se discutir se o *Garibaldi II* deverá ser uma simples réplica melhorada do atual *Garibaldi* ou se deverá ser de classe totalmente nova, apta a responder melhor às exigências e ao papel da Marinha, no futuro.

Como última observação, de menor valor no presente caso, mas ainda assim importante para o *Garibaldi II*: a Marinha italiana nunca obedeceu a uma tradição onomástica fechada com relação aos seus navios; freqüentemente, a política seguida na escolha dos nomes dos navios tem sido marcada pela inconstância.

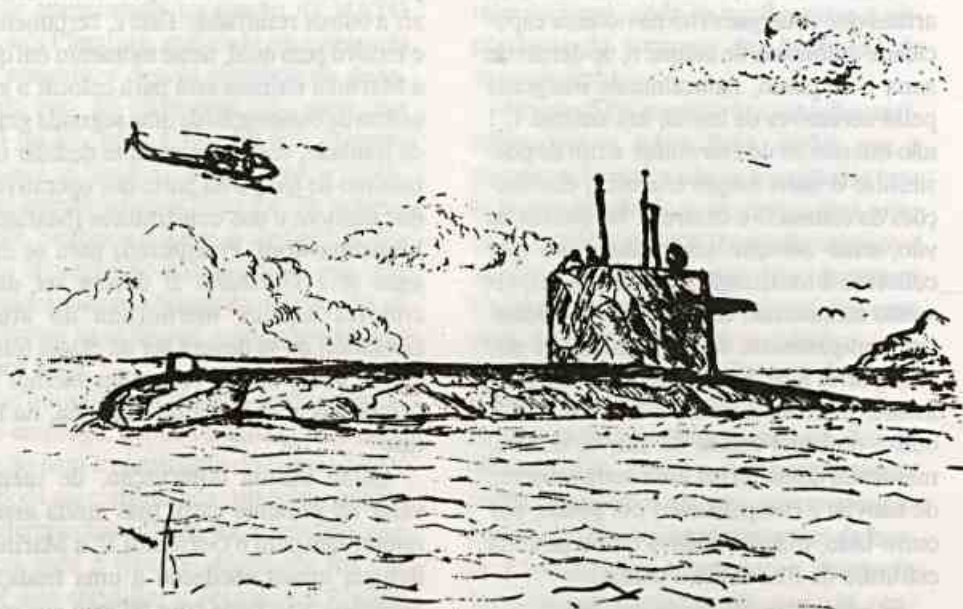
Quando chegar o dia de consignar nome à segunda grande unidade, não se deveria introduzir novidades estranhas à tradição da Marinha e ao nome dos seus navios.

Uma vez que a nova unidade formará par com o *Garibaldi*, o autor diz que não há nome melhor, nem mais oportuno a consignar-lhe, e que já faz parte da onomástica naval italiana, do que aquele de Cavour, o nome do homem que foi o artífice da uni-

ficação nacional, mas, sobretudo neste caso, o primeiro ministro da Marinha italiana, um dos poucos que viu com grande antecipação a importância que a Marinha representaria para a Itália, e se empenhou no sentido de equipá-la.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Forças Navais /; Marinha italiana; Garibaldi II; Navios-aeródromos;



A FORMA DA LIDERANÇA*

SHERMAN BALDWIN
Capitão-Tenente (USN)

Tradução e adaptação de JOÃO OSWALDO PIRASSINUNGA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

Algumas pessoas acreditam que liderança é qualidade inata; outros argumentam que ela pode ser adquirida. De fato, ambos podem ter razão. Um Líder deve ter algumas qualidades inerentes, mas somente o carisma não assegura o sucesso. De nascimento ou obtida, a essência da liderança é a habilidade de motivar pessoas.

O Líder é aquele que tem o seu pessoal sorrindo quando está lavando um avião, limpando um convés ou quando grita ao carregar contra uma posição inimiga no clamor da batalha.

Como pode um oficial da Marinha desenvolver a liderança?

A fórmula é simples — “conhecer a sua

profissão, conhecer a si próprio, conhecer a seus homens”.

Desenvolver os seus conhecimentos profissionais é o primeiro passo para se tornar um Líder efetivo; qualquer que seja a sua área de atuação, navegando em um navio, coordenando táticas de combate contra submarinos ou aviões; procure tudo conhecer, pois isso lhe trará o respeito e a admiração de seus superiores e subalternos. Indivíduos peritos e com conhecimentos estão sempre entre os primeiros a serem lembrados para posições de liderança; se os subordinados têm fé nos conhecimentos e habilidades de seus oficiais, eles os seguirão com total confiança.

* Artigo publicado na revista *Proceedings* de julho de 1992.

Algumas vezes, aqueles oficiais que são os mais proficientes taticamente, são também líderes carismáticos, mas, isso não é sempre verdade.

É a combinação do provado *safismo* e forte personalidade que habilita ao Líder convencer a seus seguidores da sua capacidade de obter bons resultados.

Durante a *Operação Tempestade no Deserto*, cada vez que voava, era diferente. Em alguns dias, deixava a Sala de *Briefing* confiante de que nossa sortida teria todo sucesso; em outros dias, eu saía com a impressão de que poderia não regressar ao navio-aeródromo àquela noite. Meus sentimentos eram proporcionais às qualidades de liderança de cada líder da sortida. Alguns deles explanavam, com profundo conhecimento quais as táticas da missão e discutiam seus planos com total segurança; outros, com menor conhecimento, apresentavam dúvidas e incertezas.

Qual Líder você gostaria de seguir em combate?

A escolha é clara. Os subordinados ultrapassarão muitos percalços e seguirão o seu líder se ele é capaz de agir profissionalmente e com segurança durante perigosas missões.

A chave para a performance sob pressão é o estudo profissional e o treinamento intensivo. Nos cinco meses antes do primeiro ataque noturno contra o Iraque, em 16/01/1991, cada unidade militar americana estava treinando e praticando o que poderia necessitar e encontrar, se chamada à luta. A bordo do USS *Midway* (CV-41), o grupo aéreo treinava 24 horas por dia, simulando ataques a alvos semelhantes ao que teríamos de enfrentar no Iraque. Praticamos todas as possíveis operações, preparando a todos do navio para a possibilidade de ataque inimigo e, assim, quando a ordem de execução chegou de Washington, nós sabíamos exata-

mente o que teríamos de fazer e como fazê-lo, e o fizemos.

O maior teste da liderança, para o oficial, é o combate; é impossível dizer como os indivíduos reagirão em batalha, mas a qualidade e a intensidade de treinamento das Forças Armadas americanas hoje, capacitam-nos a ter uma transição suave do treinamento para o combate real. Quanto mais reais forem os treinamentos, melhor preparado o pessoal estará.

Conhecer a sua profissão através do estudo e o treinamento é a meta a ser seguida por qualquer profissional.

Conhecer a si mesmo, em combate, é a parte mais difícil e complexa da fórmula da Liderança. Se o Líder não tem a convicção de seus próprios valores, ele não será capaz de transmitir estes ideais aos seus seguidores.

Liderança exige coerência entre ideais e ações — estabelecendo um padrão, fixando um exemplo creditável; um Líder deve ser o modelo dos ideais e princípios que ele transmite a seus seguidores. Outro exemplo de congruência é criar um estilo de liderança de acordo com a sua personalidade; por exemplo: um bom senso de humor é desejado em qualquer Líder, mas alguns simplesmente não são humoristas. Se procurar sê-lo, será forçado, não natural, ficando incapaz de liderar efetivamente.

Importante também é conhecer os seus homens; é importante saber o que se passa nas vidas de cada um sob seu comando, para oferecer uma palavra de apoio ao que está com um familiar doente, ou congratulação àquele cujo filho graduou-se no colégio. Isso cria um elo de ligação muito forte entre chefe e subordinados.

Quando o oficial é nomeado para as suas funções, ele precisa estabelecer um relacionamento com os seus subordinados e isto é muito importante e difícil. Ele deve trabalhar para entender e desenvolver este

tipo de relacionamento com seus subordinados.

Este relacionamento é mútuo; deve haver credibilidade mútua. Delegar trabalho, responsabilidade, a um subordinado é símbolo desta credibilidade mútua.

É essencial, para o oficial, estimular o seu pessoal, distribuindo tarefas que incentive suas habilidades e intelectos. Homens que são estimulados pelo seu trabalho são mais felizes, trazem mais moral à unidade.

Um outro aspecto que o oficial de Marinha não pode esquecer é que, um dia, ele deverá liderar seus homens em um combate; é essencial para ele criar neles um senso de honra e dever, que tornará a todos ansiosos para cumprir os seus deveres. Conseguir isso é função de Líder e não de gerente.

Tendo experiência de combate, eu conheço a importância do Líder instilar tais idéias em seus homens. Durante épocas de tensão e medo, os homens precisam de um elevado princípio ou ideal para ajudá-los a vencer tais obstáculos aparentemente intransponíveis. Na Operação *Tempestade no Deserto*, nós acreditávamos em nosso treinamento, em nosso equipamento, em

nossos líderes e em nós próprios, e, o mais importante, em nossa causa.

Se o Líder instilar um senso de dever, amor ao país e sentimento de honra, em seu pessoal, ele terá uma unidade pronta para o embate. Como bem expressou Diw. Vearup (US Navy): "Vocês podem dividir os oficiais navais em duas classes: os Pretendentes e os Competidores.

Os Pretendentes são os que nunca se sacrificam; eles não conhecem o significado da total dedicação, por isso mesmo, jamais testarão a Glória.

Os Competidores são aqueles que dão de si, até o limite máximo e estão sempre pagando o preço — eles estão aptos para alcançar a Glória. A vida é uma luta constante, nela existem os Pretendentes e os Competidores — a questão é, qual dos dois você é?"

O Competidor é o verdadeiro Líder por ser capaz de incorporar os elevados ideais de liderança e integrá-los na realidade do dia-a-dia; e, a cada dia, aprimora os seus conhecimentos, procura novos ideais pessoais e aprende novas maneiras de motivar o seu pessoal.

SEJA VOCÊ UM COMPETIDOR!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VALORES> / Liderança /; Guerra do Golfo;

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1993

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, no valor de CR\$ 1.100,00.
- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, no valor de US\$ 15,00 (exterior).
- para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 9% de um dia de soldo de segundo-tenente, autorizada a sua atualização.

Preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 — Centro

20.010-090 — Rio de Janeiro — RJ

FAX (021) 267-6716

NOME:

ENDEREÇO:

CEP CIDADE: ESTADO:

DATA:/...../ 19..... Nº DE CORPO (MB):

.....
ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

O MOVIMENTO SEPARATISTA DA REPÚBLICA TRANSATLÂNTICA

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

A instauração da República, aos 15 de novembro de 1889, ao contrário do que tem sido afirmado, não ocorreu sem profundas e graves conseqüências nas esferas políticas e militares do país.

A açodada introdução do sistema de governo importado por Rui Barbosa da grande nação norte-americana, dando início a uma federação de estados que a Constituição, à época elaborada, pretendia unidos por laços idênticos aos dos Estados Unidos da América, esquecidos seus autores das origens tão diversas de nossa formação; a pequena flexibilidade política do novo sistema e o ambiente de indisciplina que presidira a queda do Império não permitiriam, sem a ocorrência de penosas perturbações da ordem, a estabilização da nova forma de governo.

O próprio período de governo do proclamador da República, o Generalis-

simo Manoel Deodoro da Fonseca, chegaria ao fim sob a ameaça dos canhões do *Riachuelo*, onde panejava o pavilhão do Contra-Almirante Custódio José de Mello.

Viria ocupar cadeira presidencial o vice-presidente, Marechal-de-Campo Floriano Vieira Peixoto, tendo como ministro da Marinha o almirante cuja atuação levaria Deodoro à renúncia.

A forma constitucionalmente duvidosa que levaria ao poder o Marechal Floriano Peixoto e a evidente preeminência do Almirante Custódio de Mello tornariam inconciliável a ação dos dois eminentes militares no governo, o qual logo se viu abalado pela eclosão sucessiva, porém quase simultânea, de movimentos armados, em todo o país, quer para a derrubada dos antigos presidentes e governadores estaduais, quer em oposição ao governo recém-instalado.

Assim, em Mato Grosso, onde o Gene-

ral Antônio Maria Coelho, Barão de Amambai, que assumira a presidência quando da deposição de Deodoro e fora obrigado a passar o governo ao presidente estadual eleito, Dr. Manoel José Murtinho, ao qual apoiava, nas funções de vice-presidente, o verdadeiro chefe político da facção dominante, Generoso Paes Leme de Souza Ponce, veterano do Paraguai e amigo de Floriano, estourava, a 22 de janeiro de 1892, grave movimento armado, logo dominando a cidade de Corumbá.

Chefiava-o o Coronel João da Silva Barbosa, mais tarde, General e um dos vencedores de Canudos, e tinha sob suas ordens dois batalhões de Infantaria (8º e 21º); dois de Artilharia, entre os quais o 2º, e um regimento de Cavalaria ligeira (7º), totalizando 1.200 soldados, logo recebendo a adesão do Forte de Coimbra e de seus 200 defensores.

Passou-se-lhe, também, a Flotilha de Mato Grosso, à exceção da Canhoneira *Taquary*, com seu chefe, o Capitão-de-Fragata Francisco Forjaz de Lacerda que, em face da perda de seus pontos de apoio, viu-se forçado a descer rio abaixo e a surgir, no dia 4 de abril, em Assunção.

A adesão da Flotilha, liderada pelo comandante da *Fernandes Vieira*, Capitão-Tenente Francisco José Vieira acompanhado pelo Primeiro-Tenente Rodolpho Lopes da Cruz, deixava em mãos dos revoltosos o Encouraçado *Mariz e Barros*; o Monitor *Piauhys*; a Canhoneira *Iniciadora*, além daquela comandada pelo Capitão-Tenente Vieira e os Avisos *Humaytá* e *Antonio João*.

Dominadas as águas do Paraguai, ficou aberto o caminho de Cuiabá ao Coronel Barbosa, sob cuja autoridade quedou-se, após intentar resistir, o próprio Arsenal de Marinha, em Ladário, não obstante oito dos oficiais em função na Flotilha e no Arsenal terem recusado sua adesão, em-

barcando, em consequência, no Vapor *Rio Verde*, o qual transportou-os até a Vila de Conceição, onde foram transbordados para o *Rápido*, chegando a Assunção a 8 de abril.

Ficaram ainda em poder das forças levantadas as embarcações mercantes surtas nas águas sob seu domínio, das quais foram utilizados dois vapores para transportar rio acima dois batalhões de artilharia e um de infantaria, armados com metralhadoras, destacamento que, sob o comando do Major Annibal da Motta, sobrinho do Barão de Amambai, deveria investir sobre a capital, Cuiabá, para onde se dirigiram já a 25 de janeiro.

Desembarcadas essas forças no acampamento Couto de Magalhães, nas vizinhanças da cidade, nela penetraram a 1º de fevereiro, destituindo do poder o Presidente Manoel Murtinho, em nome do povo, não sem que este assinalasse não ver povo algum entre aqueles que o assaltavam em seu nome.

Murtinho foi, então, embarcado com destino a Assunção, enquanto o Vice-Presidente Generoso Ponce retirava-se para o interior para organizar a resistência.

Na capital, assumiu o governo uma junta — composta do próprio Major Motta, do Comandante Castro Menezes e do Almirante (Refº) Antônio Roberto de Vasconcellos, inspetor da Alfândega — logo substituída por outra, da qual também fazia parte o dito major, além do Coronel Luiz Benedicto Pereira Leste e do Coronel José Marques Fontes.

Esta segunda junta, como a primeira, teve existência fugaz, logo assumindo o governo o Coronel Luiz Benedicto.

Neste interim, o Coronel Ewerthon, comandante do 7º Distrito Militar, e os maiores comandantes dos batalhões estacionados na província, teriam sido retirados de seus comandos. Restava alinhado com

a legalidade, unicamente, o 19º Batalhão de Infantaria de Cáceres, sob as ordens do Major Tupy Caldas, o qual viria a legar sua vida à pátria, na campanha contra Antonio Conselheiro.

Agregaram-se ainda ao Coronel Barbosa dois batalhões de voluntários, sendo um deles composto por estrangeiros e dotado de armamento *Winchester*, de melhor qualidade, e outro de aventureiros e foras-da-lei, escolhidos entre 186 presidiários, libertados para esse fim.

Assim, já a 1º de fevereiro, o domínio das águas do Rio Paraguai e de seus afluentes navegáveis permitira ao Coronel Barbosa apossar-se de Cuiabá, Cáceres, Corumbá, Ladário e do Forte de Coimbra, depor o Presidente Murtinho e assumir o comando da maioria das corporações militares sediadas na província.

Porém, militar que era, tinha perfeita consciência das possibilidades de que o governo federal poderia dispor, concentrando suas forças contra a rebeldia que liderava, além de restar na própria Província o valoroso chefe que era Generoso Ponce, a organizar a reação nas regiões que lhe eram afeitas, ou seja: as cidades de Rosário, tomada à força d'armas pelo alferes do Exército Pedro Antônio de Souza Ponce, seu irmão; de Campo Grande, de

Bela Vista e de Ponta-Porã, que acodem em seu auxílio; de Nioac e de Miranda, tomadas pelo Coronel João Ferreira Mascarenhas, além de receber o precioso auxílio do Major Tupy Caldas, com seu 19º Batalhão de Infantaria.

Nas águas dos rios, movimentavam-se livremente os vasos que se lhe aderiram, dentre os quais o Encouraçado *Mariz e Barros*, veterano do Paraguai, que foi reartilhado com canhões mais modernos, embarcando-se-lhe 40 minas existentes no Arsenal, a fim de barrar o acesso à montante do Forte de Coimbra, colocando-se para jusante desse forte o Monitor *Piauhy*.

Por sua vez, Custódio de Mello, o ativo ministro da Marinha, organizava outra força naval, superior em poder à flotilha rebelde, conforme o quadro a seguir, nomeando-lhe para comandante o Contra-Almirante Filipe Firmino Rodrigues Chaves.

Fechava-se o cerco às forças sublevadas. Haviam falhado os diversos movimentos que, como um rastilho de pólvora, haviam eclodido no Rio de Janeiro, em São Paulo e no Rio Grande do Sul, parecendo indicar uma ação conjugada, em diversos estados da Federação, contra a nova situação, resultante da renúncia de Deodoro.

A 28 de março apresentava-se, diante ao Forte de Coimbra, o Pacote *Diamantino*,

FLOTILHA REBELDE	FORÇA NAVAL LEGALISTA EM ORGANIZAÇÃO
Encouraçado de casamata central <i>Mariz e Barros</i>	Monitor <i>Solimões</i>
Monitor Fluvial <i>Piauhy</i>	Monitor <i>Bahia</i>
Canhoneira de casco de aço <i>Iniciadora</i>	Monitor Fluvial <i>Rio Grande</i>
Aviso <i>Humaytá</i>	Canhoneira de casco de aço <i>Carioca</i>
Aviso <i>Antônio João</i>	Canhoneira de casco de madeira <i>Taquary</i>
Transporte <i>Etrúria</i>	Torpedeira de lança <i>Alpha</i>
	Torpedeira de lança <i>Beta</i>
	Transporte <i>Itacolomy</i>

tado de descer o Rio Uruguai, pela baixa de suas águas.

A 4 de junho, chegava a força naval brasileira à Argentina, onde procurou-se-lhe retardar o avanço, a pretexto de submetê-la a impertinente quarentena, exigência firmemente repelida pelo Almirante Chaves.

A 5, no outro extremo, Ponce entrava em Ladário, enquanto a Esquadra chegava a 6, em Rosário, na Argentina.

A 9, o Forte de Coimbra era abandonado, e a 12, a *Fernandes Vieira* e a *Humaytá* chegavam a Assunção, entregando-se ao ministro brasileiro junto ao governo paraguaio.

Nessa mesma data, o Capitão Cândido Mariano Rondon prendia o Capitão José Maria de Almeida, secretário do Coronel Barbosa.

Finalmente, a 13, chega o Coronel Barbosa a Assunção no Vapor *Cambará*, acompanhado pelo cônsul argentino, o Sr. Cibelis Buxardo.

Estava finda a revolta e pacificado Mato Grosso, onde, a 15 de junho, fora restaurada a ordem em Corumbá, que havia sido entregue à discrição da tropa, abandonada que fora por seus chefes.

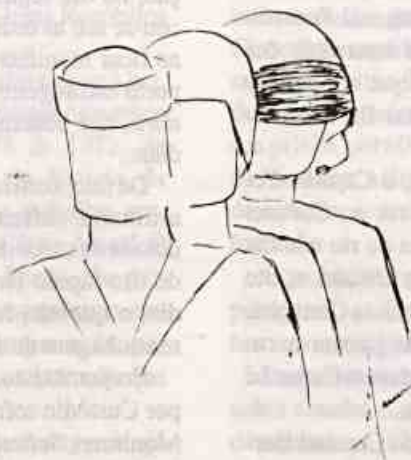
A 22, entrava Ponce em Corumbá e, a 29, aí aportava o General Ewbank.

A 20 de julho, Ponce, vencedor, passava o governo a Murtinho e, a 16 de setembro de 1892, Floriano anistiava os revoltosos, em rápida e imprevisível decisão.

Iniciava-se nova fase, em que as Forças Armadas iriam digladiar-se em benefício dos plantadores de café de São Paulo, o verdadeiro poder que estava por trás da queda do Império.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / Política /; República; Movimentos separatistas; República Transatlântica;



O NAUFRÁGIO DO CRUZADOR *BAHIA* E A HIPÓTESE DE SEU TORPEDEAMENTO

ROBERTO GOMES CÂNDIDO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

A brilhante participação da Marinha do Brasil, na Segunda Guerra Mundial, na Batalha Naval do Atlântico, foi acrescida, na sua fase final, de um acontecimento trágico no Equador, nas proximidades dos Rochedos de S. Pedro e S. Paulo: o naufrágio do Cruzador *Bahia*. A explosão que o fez afundar, em cerca de cinco minutos, não foi observada por qualquer avião ou navio. O depoimento dos poucos sobreviventes, um oficial¹ e 30 praças, permitiu indicar, como causa do desastre, a detonação das bombas de profundidade, na popa, por um disparo acidental de metralhadora do navio.

No momento da explosão, o Submarino *U-977*, segundo seu comandante, estava a

50 milhas do *Bahia*, rumo a Mar del Plata, onde se renderia à Marinha argentina.

O Capitão-de-Corveta Heinz Schaeffer, comandante daquele submarino, publicou, em 1957, um livro intitulado *U-Boat 977*, no qual relata episódios de sua participação na Segunda Guerra e a presença do *U-977*, na área, no momento do naufrágio do *Bahia*. A *História naval brasileira*, no 5º volume, tomo II, capítulo II, parte III, "Fim da guerra", faz menção à obra publicada por Schaeffer. Nicholas Monsarrat², nas suas palavras de introdução ao *U-Boat 977*, comenta que o livro constitui um substancial acréscimo à história da guerra.

Vale a pena assinalar aqui uma curiosa coincidência. Colaborando, recentemente,

1. Então Primeiro-Tenente Lúcio Torres Dias; hoje Contra-Almirante (EN) RRm.

2. Autor de *Mar cruel*.

com esta Revista na área de informática, tive oportunidade de ler os artigos referentes ao *Bahia*, que não chegam a ser abundantes. O tema da Segunda Guerra levou-me a selecionar, por acaso, entre os livros de minha pequena biblioteca profissional, o *U-Boat 977*, que aguardava hora de ser lido. As referências ao naufrágio do nosso cruzador, feitas por Schaeffer, convenceram-me a trazer à lume a hipótese do possível torpedeamento do *Bahia*, que vigorou por algum tempo na Marinha do Brasil (MB), e que não foi objeto de artigo na *Revista Marítima Brasileira*³. Os fatos narrados por Schaeffer criam a oportunidade, pelo acréscimo de novos dados históricos, de continuarmos a cultivar a

imagem daquele galante cruzador, de sua oficialidade e guarnição, símbolos de nossa combatividade marinheira.

O escopo do presente trabalho é levantar indícios com base, principalmente, naquele livro, que nos permitam assumir o torpedeamento do *Bahia*, pelo U-977, como hipótese válida.

Quais os fatos que levaram os dois comandantes, do cruzador e do submarino, a estarem presentes na mesma área, naquele 4 de julho de 1945? Vejamos, sucintamente, alguns episódios da Segunda Guerra Mundial (para os jovens que perguntam como foi aquela Guerra) e o relato que faz o Capitão-de-Corveta Heinz Schaeffer.



Com esta configuração, o Cruzador *Bahia* fez parte da DNOG, patrulhando as costas atlânticas da África durante a Primeira Guerra Mundial

3. O Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama cogita do possível torpedeamento do *Bahia* em dois trabalhos citados na bibliografia, sem considerar, porém, o livro de Heinz Schaeffer.

*
* *

Em 1942, o estrondo da Segunda Guerra passou a ser ouvido nas costas brasileiras, quando os primeiros navios da nossa Marinha Mercante foram afundados por submarinos alemães e italianos. Os EUA iniciavam sua grande mobilização industrial para produção de armas e dependiam de minérios estratégicos do Brasil. A exportação para os EUA incomodava, sobretudo, aos alemães, que decidiram atacar os navios brasileiros sem uma declaração formal de beligerância. O propósito do ataque era duplo — impedir o abastecimento do parque industrial americano e intimidar a nação brasileira para que se mantivesse neutra.

O Presidente Getúlio Vargas procurava manter o Brasil longe do conflito, apesar de pressões de políticos e militares para que entrasse na guerra deste ou daquele lado. A continuidade dos torpedeamentos levou a sociedade brasileira a reagir de maneira contrária a que esperava Hitler. Apoiada pelos estudantes, as massas nas ruas realizaram violentos protestos, depredando estabelecimentos alemães e italianos em quase todos os estados. O Presidente Vargas, com perspicácia, intuiu a inclinação da maioria dos brasileiros pela causa aliada e assinou em 22 de agosto de 1942 a declaração de guerra à Alemanha e Itália.

Seu primeiro pensamento foi equipar as Forças Armadas brasileiras com material americano, especialmente a Marinha de Guerra, em decorrência da total dependência de nossa economia da importação de petróleo, carvão e trigo. Autorizou a cessão de bases brasileiras no Nordeste, através dos Acordos de Washington, pelos quais passaria o fluxo de material de guerra e de

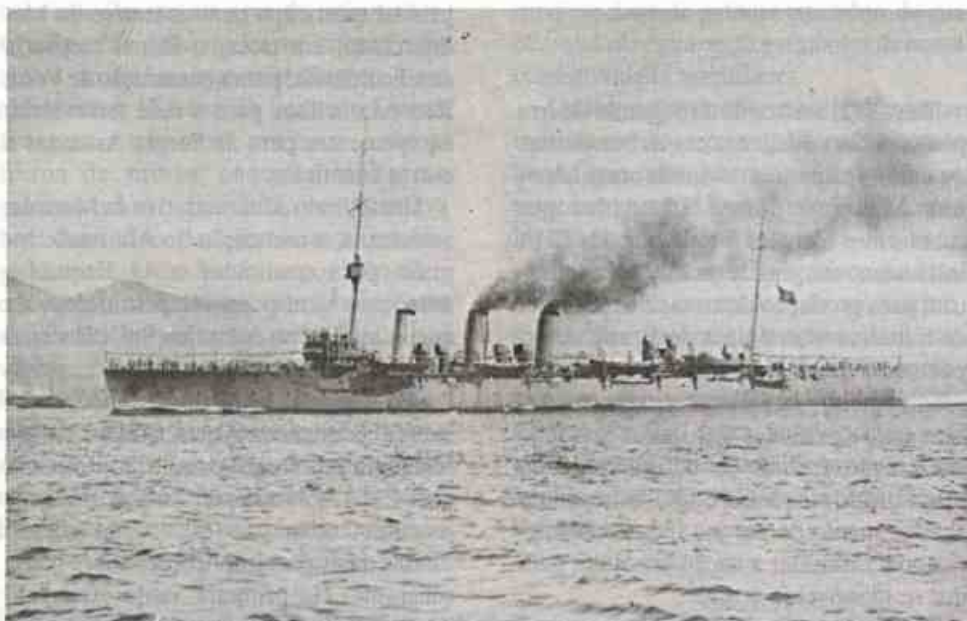
pessoal americano para os teatros do Mediterrâneo; em troca, o Brasil receberia auxílio material para a construção de Volta Redonda, trilhos para a rede ferroviária, equipamentos para as Forças Armadas e outros benefícios.

Um feliz ato administrativo da Marinha americana, a nomeação do Almirante Ingram para comandar a 4ª Esquadra americana⁴, responsável pela defesa da área marítima no Atlântico Sul, colocou o Brasil e sua Marinha em situação privilegiada naqueles primeiros entendimentos sobre a condução da guerra. Getúlio Vargas não tinha diálogo com a diplomacia americana sobre a implementação de várias medidas comuns ao esforço de guerra, muitas delas com implicações sobre nossa soberania. Na primeira visita oficial do Almirante Ingram, Getúlio Vargas afeiçoou-se, imediatamente, àquele hábil marinheiro e diplomata. Esta amizade histórica permitiu o estabelecimento de um canal de comunicação fácil e *sui generis* entre o presidente dos EUA e o do Brasil que proporcionou inúmeros benefícios para ambos os países.

Em fevereiro de 1943, Roosevelt e Churchill reuniram-se em Casablanca, para acertar a estratégia futura da luta contra a Alemanha. No seu regresso para os Estados Unidos, Roosevelt encontrou-se com Getúlio Vargas, em Natal, assegurando-lhe a imediata prestação de assistência militar e econômica prevista nos Acordos de Washington. O resultado desse encontro foi o de guindar o Brasil à posição de liderança no continente sul-americano; o prestígio auferido por Vargas deu-lhe condições para pospor, indefinidamente, a restauração da ordem democrática no Brasil.

A MB levou algum tempo para ser

4. Sediada em Recife.



O Cruzador *Bahia*, após a reforma sofrida em 1926 nos estaleiros da Companhia de Navegação Costeira, das Organizações Henrique Lage

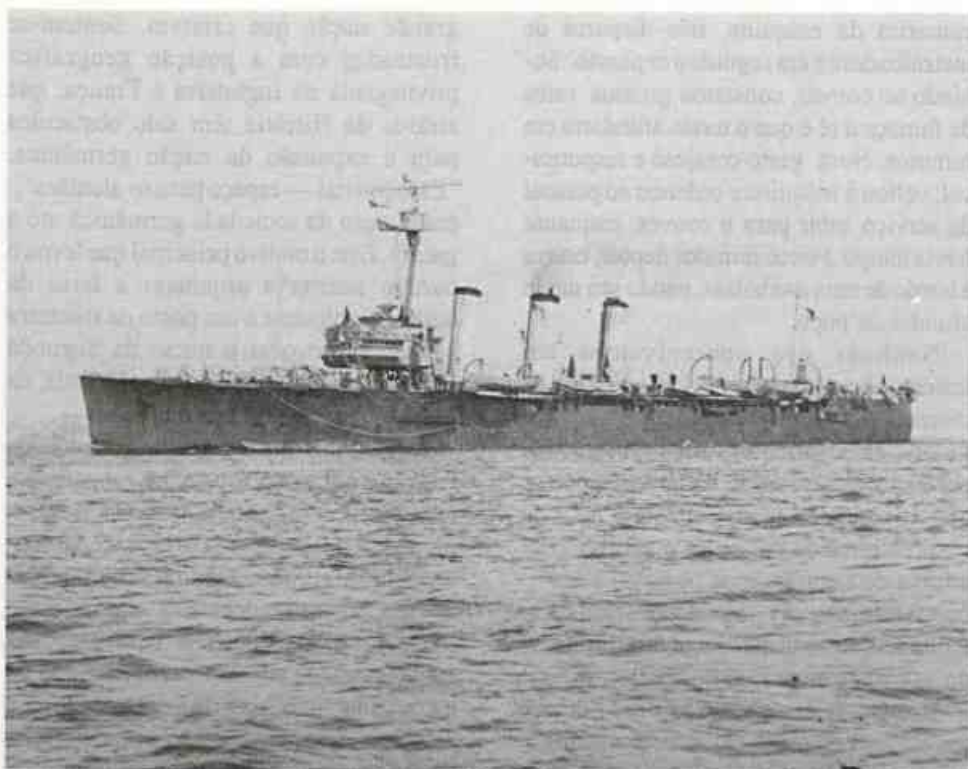
atendida nas suas prioridades de material. Navios de guerra eram necessários, desesperadamente, nas rotas aliadas para a Inglaterra e Rússia, para conter a ação dos submarinos alemães. Na medida que crescia a produção americana de guerra, armas, munição e navios começaram a ser entregues.

O Cruzador *Bahia* foi modernizado e ficou com melhor capacidade anti-submarino e antiaérea. Integrado à Força Naval do Nordeste⁵, inúmeros e ilustres marinheiros passaram pelo seu convés criando uma legenda de eficiência e de operatividade. Depois de muitos dias de mar navegados⁶ na proteção de nosso tráfego marítimo, protegendo comboios e atacando submarinos, chegou ao final da guerra, com páginas de história para a Marinha.

Após a subjugação da Alemanha, os aliados voltaram-se para o Pacífico, onde as batidas mas não derrotadas Forças Armadas japonesas ofereciam a expectativa de uma luta prolongada. As forças americanas, em 22 de junho de 1945, terminaram a conquista de Okinawa, ao norte das Filipinas, a menos de 300 milhas do território metropolitano japonês. O preparo para o assalto final ao Japão exigia a concentração de uma força superior à reunida para o desembarque na Normandia, pois o Exército japonês estava intacto, muito embora Marinha e Força Aérea estivessem, praticamente, aniquiladas. Esta necessidade de homens e materiais levou a Marinha americana a solicitar à MB que prestasse apoio à ponte aérea, de Dacar para Natal, pela qual passariam aviões de transporte do Mediterrâneo para o teatro

5. Comandada pelo insigne Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra.

6. 390 dias de mar.



O Cruzador *Bahia*, depois de sua pequena reforma, durante a Segunda Guerra Mundial. Notar a ausência dos cachimbos, entre as chaminés, e as sete metralhadoras Oerlikon de 20 mm antiaéreas recém-instaladas. A metralhadora de número 7 é vista no castelo de popa, bem junto às calhas das bombas de profundidade

no Pacífico. Foram designadas quatro estações no eixo Dacar-Natal, que passaram a ser guarnecidas pelos navios da MB em rodízio.

Assim, tocou a vez do nosso *Bahia* e no dia 4 de julho, fatídico, navegava suas últimas milhas, sob o comando do Capitão-de-Fragata Garcia d'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque. O navio mantinha-se na Estação Treze⁷ em velocidade reduzida, numa derrota de vaivém, em torno da posição de 0° de latitude e 30° W de longitude, nas proximidades dos Rochedos de S. Pedro e S. Paulo, um dos pontos de referência para a navegação dos aviões.

Às 9 horas, iniciou um exercício de tiro com metralhadoras antiaéreas de 20mm. De acordo com a prática deste tipo de exercício, o navio deveria estar parado; as condições de mar poderiam impor um pequeno segmento avante; o alvo flutuante deveria estar a 600m, pelo través; as cargas de profundidade estavam a 90° de conteira da linha de visada. As regras para o tiro de metralhadoras recomendavam a participação dos oficiais, o que possivelmente levou um bom número deles a estar presente no tombadilho.

Em seu depoimento, o então Tenente Lúcio Torres Dias disse ter ouvido, no

7. Ver interessante artigo do Almirante Rongel: "Station Thirteen"; indicação na bibliografia.

camarim da máquina, três disparos de metralhadora e em seguida a explosão. Subindo ao convés, constatou grossos rolos de fumaça à ré e que o navio afundaria em minutos. Num gesto corajoso e responsável, voltou à máquina e ordenou ao pessoal de serviço subir para o convés, enquanto havia tempo. Pouco minutos depois, estava a bordo de uma das balsas, vendo seu navio afundar de popa.

Nenhum dos sobreviventes foi testemunha ocular de que um disparo de metralhadora atingiu as cargas de profundidade. O ruído dos tiros foi indicado por eles como oriundo da popa. Supõe-se que o apontador da metralhadora mais de ré, pressionando por acaso o gatilho, com a trava de segurança na posição "Fogo", contrariamente às regras de segurança, tenha causado o disparo acidental, atingindo as cargas de profundidade.

A onda de choque da explosão devastou o convés principal e o tombadilho, matando a maioria dos que ali estavam; atingindo o passadiço, feriu o Comandante Garcia d'Ávila, deixando-o com duas fraturas expostas no braço direito. Coordenando o abandono, pereceu herói com seu navio.



Vejamos, agora, os acontecimentos que levaram o *U-977*, sob o comando do Capitão-de-Corveta Heinz Schaeffer a passar pela área onde se encontrava o *Bahia*, no dia 4 de julho de 1945.

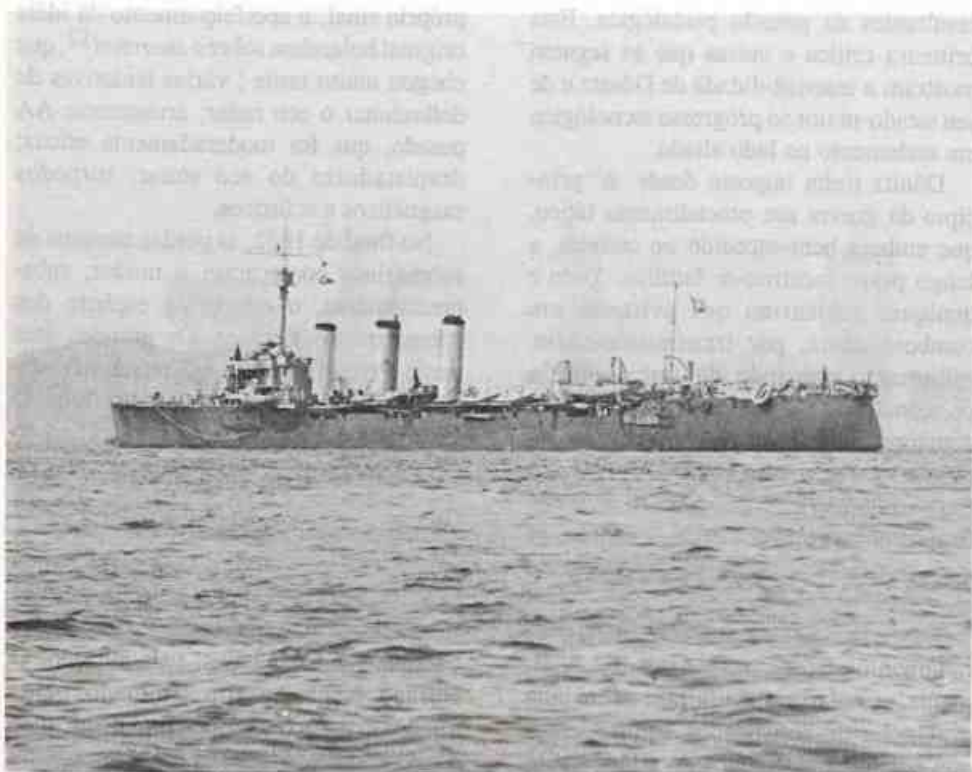
Os alemães consideram seu território metropolitano pequeno para acomodar a

grande nação que criaram. Sentem-se frustrados com a posição geográfica privilegiada da Inglaterra e França, que através da História têm sido obstáculos para a expansão da nação germânica. "Espaço vital — espaço para os alemães", era o moto da sociedade germânica até a guerra. Este o motivo principal que levou o partido nazista a arquitetar a farsa da agressão polonesa a um posto de fronteira alemão e provocar o início da Segunda Guerra Mundial⁸, invadindo a Polônia, na planejada expansão para o Leste.

A Marinha alemã, sob o comando do Almirante Raeder, viu-se, de repente, em um conflito mundial, bastante despreparada. A força de submarinos, comandada pelo Almirante Dönitz, dispunha de apenas 57 unidades. Era um número irrisório para repetir a bem-sucedida estratégia da Primeira Guerra Mundial de estrangular a Inglaterra, destruindo seu abastecimento marítimo. Com a aceleração do programa de construção naval, foram sendo incorporados novos submersíveis, e no final de 1940 o afundamento de mercantes aliados cresceu significativamente. Os ingleses, com uma penúria extrema de navios anti-submarinos (A/S), apenas conseguem reduzir ligeiramente as perdas, organizando comboios fracamente protegidos. Em fins de 1941, os EUA entram na guerra, dispondo de número reduzido de navios de escolta, com a tarefa de apoiar logisticamente a Inglaterra; a partir daí, os submersíveis de Dönitz passam a ter, durante uma fase prolongada, seu *Happy Time*⁹ nas costas americanas. As perdas de navios mercantes não são superadas pela produção da indústria naval

8. Segundo alguns historiadores, Hitler calculava que Inglaterra e França ainda não declarariam guerra ante a invasão da Polônia.

9. Fase em que os lobos cinzentos operaram, praticamente, sem oposição.



O Cruzador *Bahia* durante a Segunda Guerra Mundial. Bem visível a metralhadora número 7, considerada a responsável pelo acidente de seu naufrágio

aliada. Os lobos cinzentos, atacando em matilha, praticamente sem oposição, quase derrotam sozinhos, a Inglaterra, no final de 1942.

De acordo com seu relato, Heinz Schaeffer entrou para a Escola Naval em 1938 e em 1941 já estava embarcado em um submarino, realizando sua primeira missão. Participou, como oficial subalterno, de diversas operações no Atlântico, como o torpedeamento de mercantes; de navios de guerra, participou do afundamento de um único contratorpedeiro de escolta, cujo nome não informa. Não identifica, também, os comandantes e os sub-

marinos em que embarcou. Segundo ele, escapou da morte, em três ocasiões, uma delas desembarcando do submarino antes da missão em que foi afundado.

Nos últimos meses de 1941, as perdas de submarinos começaram a inquietar os alemães, e freqüentes relatórios dos comandantes davam conta de que os aliados estavam conseguindo detectá-los, à noite, na superfície, com facilidade¹⁰. Schaeffer relata, que seu comandante, em reunião com o Almirante Dönitz, informou-o de ter avistado estranhas luzes vermelhas no mar. Dönitz retrucou, dizendo que deveriam ser miragens

10. A pequena silhueta dos submarinos era muito difícil de ser detectada à noite; o advento de equipamentos óticos com infravermelho superou a dificuldade, em parte.

resultantes da pressão psicológica. Esta primeira crítica e outras que se seguem mostram a insensibilidade de Dönitz e de seu estado-maior ao progresso tecnológico em andamento no lado aliado.

Dönitz tinha imposto desde o princípio da guerra um procedimento tático, que embora bem-sucedido no começo, a longo prazo mostrou-se fatídico. Todo e qualquer submarino que avistasse um comboio devia, por transmissão-rádio, informar o comando da força sobre a posição. Com isto, era possível orientar os demais submarinos para que concentrassem sobre o comboio¹¹. As estações radiogoniométricas em terra e a bordo tiraram grande proveito deste procedimento que, incompreensivelmente, foi mantido até o final do conflito.

Os equipamentos infravermelhos, os radiogoniômetros, os sonares e, finalmente, os radares constituíram-se em uma avalanche de sofisticados equipamentos que passaram a embaraçar a tática submarina alemã. Os cientistas alemães já estavam de posse de seus princípios de funcionamento; mas os grupos de trabalho de militares e cientistas não atingiram o grau de proficiência dos aliados que produziram, em curto espaço de tempo, equipamentos com a necessária compactação para uso em navios e aviões. As contramedidas alemãs, que não chegaram a reverter o panorama tático desfavorável, consistiram em: aparelho detector de emissões radar, denominado Metox, que dava um alarme antecipado sobre a presença de navio ou avião aliado nas proximidades mas que, freqüentemente, indicava a posição do submarino pela detecção de seu

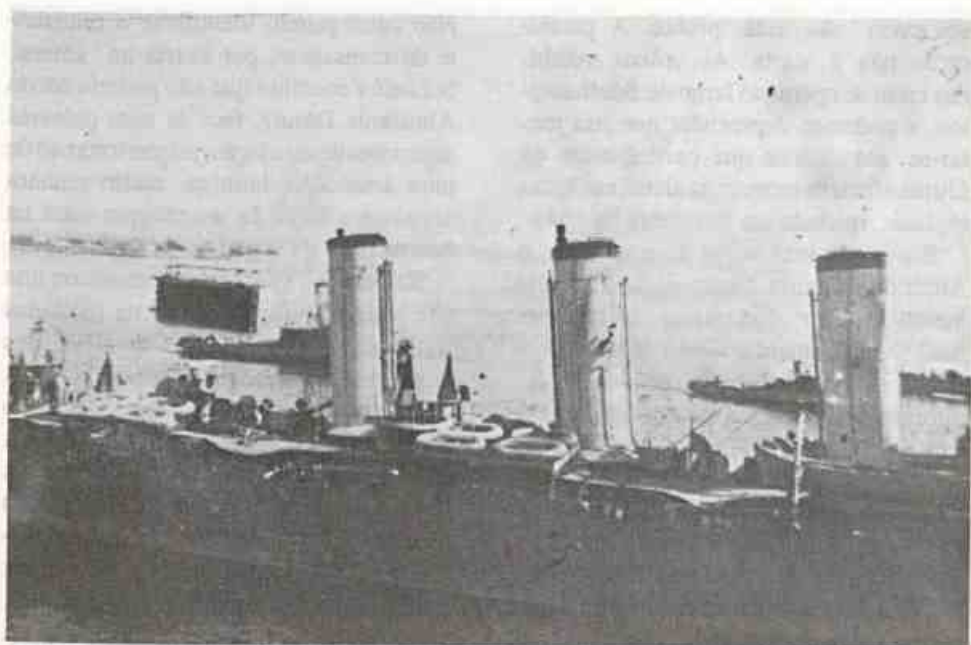
próprio sinal; o aperfeiçoamento da idéia original holandesa sobre o *snorchel*¹², que chegou muito tarde; várias tentativas de deflexionar o eco radar; armamento AA pesado, que foi moderadamente eficaz; despistadores do eco sonar; torpedos magnéticos e acústicos.

No final de 1942, as perdas mensais de submarinos começaram a mudar, substancialmente, o estado de espírito dos submarinistas alemães. Os grandes ases como Prien, Schepke e Kretschmer tinham desaparecido no Atlântico. O testamento passou a ser documento obrigatório para os submarinistas antes de uma missão. Os navios e aviões aliados vinham operando desde os meados de 1942, com um novo radar de alta frequência que não era detectado pelos Metox. Muitos submarinos eram destruídos, nas águas contíguas às suas bases, pela aviação. O Buraco Negro, assim chamado pelos aliados, o espaço oceânico fora do alcance da aviação naval baseada em terra, passou a ter cobertura aérea A/S dos navios-aeródromos de escolta, e liquidou com este Paraíso dos U-boats, como o denominavam os alemães. O estado-maior do Almirante Dönitz, não conseguindo intuir que as perdas decorriam, principalmente, de um tipo novo de radar, mandou, durante um apreciável tempo, para a destruição certa dezenas de sub-marinos e de bravos tripulantes. A deusa da vitória, impiedosa para com os incapazes, abandona os *U-Boats* e se une às forças A/S aliadas.

Schaeffer nos relata que em 1943, com a experiência acumulada na guerra submarina, assume o comando de um submarino de treinamento, *U-148*, no Bál-

11. Tática de operação em matilha

12. NR — Embora o governo holandês tenha concedido prêmio ao Capitão-de-Corveta J. J. Wickers pela paternidade do *snorchel*, foi reclamada pela Rivista Marittima n.º 12, de 1975, tratar-se de invenção italiana.



Detalhe do Cruzador *Bahia* após a reforma sofrida durante a Segunda Guerra Mundial

tico. Mantém-se distante do Atlântico onde as perdas alemãs são tão elevadas e os submarinos tão facilmente destruídos, que a propaganda da rádio oficial inglesa — a BBC — chega a avaliar a vida operacional de um submarino como não maior que 40 dias. A quebra dos códigos táticos alemães, cobertura aérea contínua, grupos de caça e destruição, ataques aéreos e cada vez melhores radares, sonares, foguetes e bombas de profundidade aliados, transformam a força de submarinos alemães na arma que sofreu o maior índice de baixas — 68% de vítimas fatais — entre as nações beligerantes.

Em dezembro de 1944, após a conquista do arsenal de Danzig, pelos russos, Schaeffer assume em Kiel, o comando do *U-977*, recém — construído, do tipo comum VIIC, equipado com *Metox* e *snorchel*. Na página 101 de seu livro, menciona os novos torpedos acústicos alemães, tipo *Zaunkönig*, que podiam ser disparados sem o uso do

periscópio. O submarino dispara o torpedo e mergulha a grande profundidade para sair do seu alcance; após navegar em círculo por algum tempo, o torpedo ativa a cabeça acústica e rumando para o alvo, atinge geralmente os hélices do navio. O sensor acústico, muito sensível, podia atingir um navio parado, utilizando somente o ruído das máquinas auxiliares. A dotação de torpedos do *U-977* era de 12 unidades conforme indicada por Schaeffer à página 31 de seu livro; na 51, menciona a tática em que disparavam dois torpedos para alvos grandes e um para pequenos.

Os primeiros meses de 1945, de seu último comando, são dedicados ao aprestamento do navio. No dia 2 de maio de 1945, às vésperas da rendição da Alemanha, recebe missão de combate; pondera ao Almirante Dönitz de que as baterias do navio não atingem carga máxima, que não há proteção blindada na superestrutura e que por outras falhas

seu navio não está pronto. A ponderação não é aceita. As ordens recebidas eram de operar ao largo de Southampton, e podemos depreender que iria juntar-se aos demais que participavam da última ofensiva submarina alemã em águas inglesas, iniciada em novembro de 1944.

Em mensagem antes de suspender, o Almirante Dönitz exorta-os ao cumprimento do dever, declarando: "Lutar até o final — a Alemanha nunca se renderá." Dois dias após, nova mensagem de Dönitz informa que assumira o cargo de comandante-em-chefe das Forças Armadas, bem como as de chefe de estado, em decorrência das últimas ordens de Hitler antes de sua morte. Não havia a menor cogitação quanto à rendição da Alemanha.

No dia 7 de maio chegou outra mensagem-rádio informando que todos os navios, no dia seguinte, deviam render-se e receber ordens do Comando Aliado.

Não conseguindo identificar o remetente da mensagem, por avaria na antena, Schaeffer concluiu que não poderia ser do Almirante Dönitz, face às suas palavras anteriores de exortação; julgou tratar-se de uma armadilha inimiga, muito embora aceitasse a idéia de um colapso total na luta em face da superioridade aliada.

Reunindo a guarnição, comunicou que não poderia cumprir as ordens recebidas sem que tivesse maiores detalhes das circunstâncias e que das três possibilidades — hastear a bandeira branca; afundar o navio; asilo em porto estrangeiro - optava pela terceira hipótese. Escolhera a Argentina, por se tratar de país amigo dos alemães. Na viagem não realizariam nenhum ataque torpédico, pois não havia sentido em prosseguir em guerra sozinhos, vingando-se em homens inocentes. A maioria da guarnição optou pela Argentina, com a exceção de 16 dos sargentos mais



Dois submarinos alemães, um deles o U-977, ancorados no cais Leste do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, em 1945, quando transitavam da Argentina para os Estados Unidos



Visita dos aspirantes da Escola Naval aos submarinos alemães ancorados no Arsenal de Marinha, em 1945. A torreta do submarino mostra o último arranjo de defesa antiaérea — um reparo duplo de 37 mm

antigos, que optaram pelo regresso à Alemanha. Propôs àqueles sargentos que desembarcassem nas costas da Noruega, de onde poderiam tentar o regresso à pátria com melhor probabilidade de sucesso, no que aceitaram.

Após desembarcar os sargentos e safar o U-977 de um encalhe no local, inicia Schaeffer, na noite de 10 de maio, sua saga de tentar chegar ao Atlântico sem ser detectado. Pelo seu relato, depreende-se que investiu a perigosa passagem entre a Islândia e as Ilhas Faeroe, intensamente vigiadas, já que a passagem pelo Canal da Mancha era impossível em face das minas e redes A/S. A navegação realizou-se em profundidade de 25 braças durante o dia e à noite com o esnórquel para recarregar baterias. Schaeffer relata que estabeleceu

recorde de navegação submarina, nessa travessia — 66 dias submerso —, empreendimento extraordinário, e que quando veio à superfície encontrava-se no paralelo de Gibraltar.

A partir daquele ponto, a viagem torna-se mais amena, a guarnição podendo subir ao convés; fazem escala em uma das ilhas isoladas de Cabo Verde¹³, para repouso. Por economia de combustível, passaram a navegar na superfície, por dez horas, com um único diesel e nas restantes 14 horas com os motores elétricos. Esperavam atingir a Argentina no meio de agosto, com cerca de cinco toneladas apenas de óleo diesel. Sempre que um navio era detectado, alteravam o rumo para passarem bem fora do alcance visual. Adiante, sentindo-se mais confiantes e com o navio

13. Uma das áreas de *rendez-vous* com submarinos-tanques para reabastecimento e reaprovisionamento.

camuflado como pescueiro, passaram a não mais evitar os contatos que se sucederam.

Quando celebravam a passagem pelo equador, ouviram ruído de avião, sem detectá-lo visualmente; em postos de combate na superfície, concluíram que deveria ser um transporte. Certamente, ouviram um dos aviões americanos da ponte aérea que o *Bahia* apoiava.

Assim, o submarino *U-977* chegou à área da Estação Treze onde o *Bahia* se encontrava.

Seus dados de navegação o posicionam a 50 milhas de distância e Schaeffer não faz menção a qualquer contato com o cruzador. Omissão esta intrigante, já que o Metox ou os equipamentos-rádio podiam, perfeita-mente, na superfície, naquela distância, indicar a proximidade do cruzador.

*
* *

Em rápidas pinceladas, tentaremos, agora, esboçar o perfil psicológico de Schaeffer, revendo fatos de sua carreira, com o propósito de identificar a razão de uma possível decisão sua de torpedear o cruzador.

Quando esteve embarcado como oficial subalterno, só participou do afundamento de um único navio de guerra — um contratorpedeiro-escolta conforme relata à página 67. Como Comandante do *U-148* e do *U-977* não registra torpedeamento sob sua responsabilidade.

De seus familiares, menciona sua mãe que optou por permanecer em Berlim durante o cerco e posterior ocupação pelos russos. Quando suspendeu pela última vez da Alemanha não tinha certeza sobre o futuro dela nem do irmão, que servia ao Exército. O Almirante Dönitz o e-

xortou, na última mensagem a lutar até o final, afirmando que a Alemanha não se renderia jamais. Nos últimos dias da guerra, circulava o boato que Dönitz prosseguiria na luta no Norte da Alemanha e que o General Kesselring comandaria a luta no Sul.

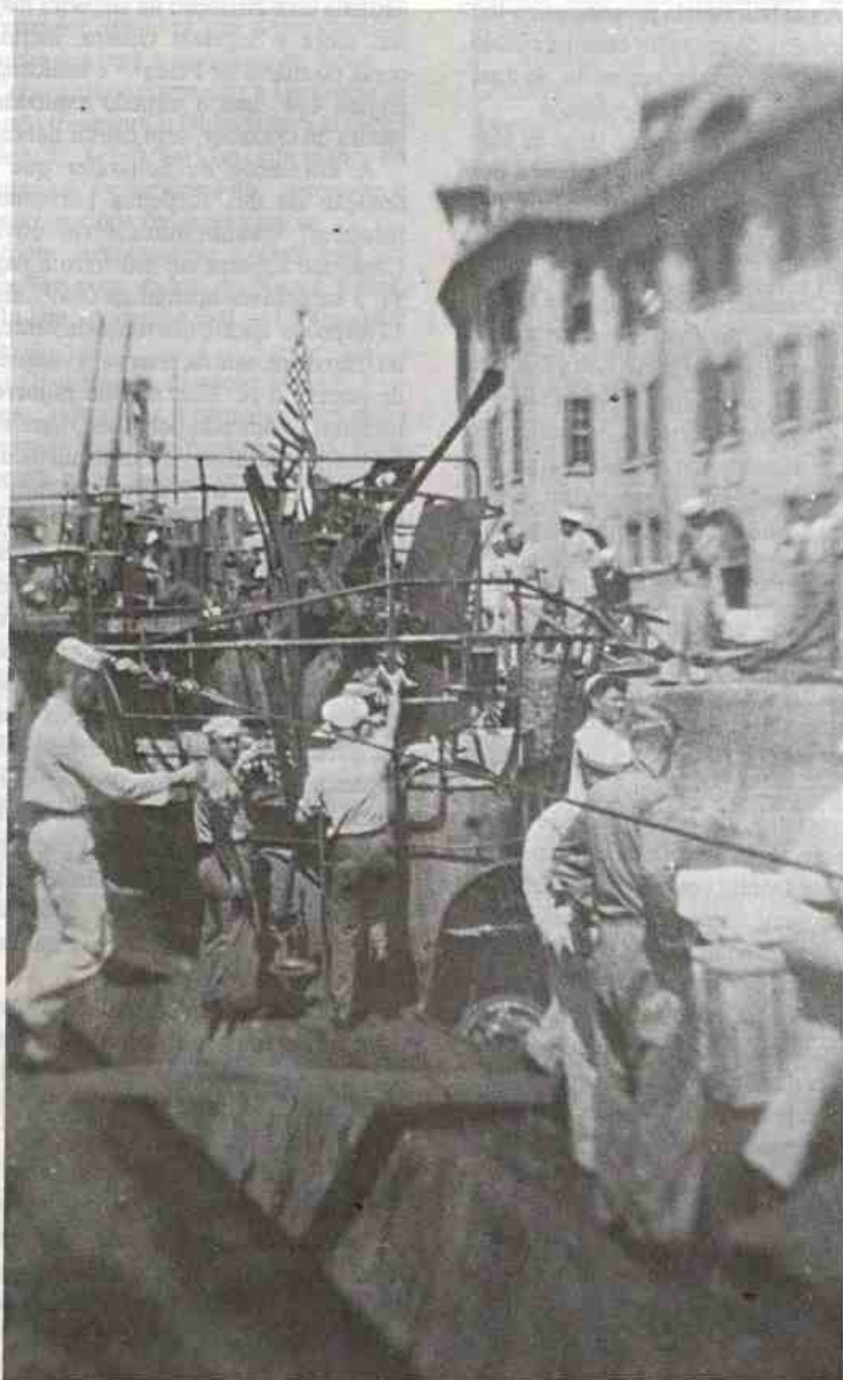
Ao deixar a Alemanha, pela última vez, no comando do *U-977*, levava a imagem de sua pátria arrasada e ocupada pelo inimigo. Sua Marinha fora inteiramente destruída e a maioria de seus colegas e amigos pereceu em combate.

Descreve a extrema tensão a bordo, muitos à beira de um colapso nervoso, em decorrência do número de dias de navegação submersa, da probabilidade de serem atacados por descumprir as ordens de rendição, da possibilidade de ficarem sem combustível; menciona um quase motim a bordo, a insubordinação de seu imediato e vários outros problemas que o atropelaram.

Assim, sua saúde mental no momento que detectou o cruzador poderia estar, perigosamente, no limite da exaustão. Nestas condições, a incidência de erros aumenta e algumas decisões podem ser tomadas com pouca racionalidade. Uma delas seria torpedear um cruzador inimigo, após a cessação das hostilidades.

De Kiel até o paralelo de Gibraltar teria sido simples suicídio torpedear qualquer navio, pelo número de unidades de guerra e aviões A/S no trajeto. Mas aquele cruzador, isolado no oceano, sem proteção de escolta ou de meios aéreos, era a oportunidade de dar um sentido maior à sua participação no conflito e de vingar, de sua parte, seu povo subjogado.

Dentro desse quadro psicológico, é possível que Schaeffer, tendo antecipadamente detectado o cruzador e o avaliado como uma presa fácil, tenha decidido conduzir o *U-977* a uma posição favorável, submerso, e disparado dois torpedos acústicos, um deles atingindo os hélices do



Detalhe da torreta do submarino alemão, destacando-se o reparo singular do canhão de 37 mm e a metralhadora de 25 mm, ambos antiaéreos

Bahia. A sua boa estrela proporcionou-lhe a coincidência do cruzador estar iniciando um exercício de tiro no momento, ao qual seria imputada a causa da explosão.

A 17 de agosto, chegou ao largo de Mar del Plata e sinalizando sua presença por holofote, aguardou a chegada de autoridades da Marinha argentina para formalizar sua rendição.

Uma Comissão de Investigação Aliada foi organizada ao final da guerra para apurar o paradeiro de Hitler. Sob a suspeita que o *U-977* o tivesse transportado e a outros dirigentes nazistas, Schaeffer foi muito pressionado em interrogatórios em Buenos Aires, em Washington e em Londres, nada sendo apurado. Foi inquirido, também, sobre o afundamento do *Bahia*.

Os pontos principais da defesa de Schaeffer quanto ao cruzador foram seus registros de navegação que situavam o submarino a 50 milhas do local do naufrágio e sua dotação de 10 torpedos que afirmava ter permanecido intocável.

Os registros de bordo não são prova incontestável da derrota de um navio. O Almirante Dönitz confessou, no Tribunal de Nuremberg, que os dados de navegação do *U-30* foram adulterados, por ordem sua, para encobrir o engano do comandante que torpedeou o *Athenia*, no primeiro dia da guerra, contrariamente às ordens baixadas por Hitler de não torpedear mercantes sem aviso prévio. Nem os diários feitos por muitos comandantes são fiéis à realidade. Um notório caso é de um famoso comandante — Prien. Logo após Scapa Flow, Prien descreve com detalhes as grandes avarias causadas no Cruzador *Norfolk*, atingido por um dos seus torpedos, no Mar do Norte. Churchill, sutilmente,

assinala esta distorção na sua obra magistral sobre a Segunda Guerra, incluindo cópia do diário de Prien¹⁴ e indicando à pagina 498 que o torpedo explodiu na esteira do cruzador, sem causar danos.

A afirmação de Schaeffer que sua dotação de dez torpedos permaneceu intocável levanta uma séria dúvida. Conforme registra em seu livro à pagina 31, a capacidade normal do *U-977* era de 12 torpedos: quatro nos tubos de vante, um no tubo de ré, seis de reserva à vante e um de reserva à ré. Este mesmo número de torpedos é indicado por Prien, para o seu submarino, no diário de bordo, na incursão a Scapa Flow; o *U-47* era de um tipo ligeiramente menor que o *U-977* mas com o mesmo número de tubos de torpedo. Sendo as ordens de Schaeffer de participar da ofensiva em águas inglesas, não é racional que fosse provisionado com menos dois torpedos da capacidade normal ao suspender de Kiel. Parece que os aliados, até a rendição, não tinham certeza sobre a capacidade de torpedos dos submarinos tipo VIIC, suspeitando que podiam transportar até 17 unidades, o que alguns, realmente, conseguiam. Esta incerteza pode ter beneficiado Schaeffer, durante o interrogatório, permitindo-lhe sustentar ser sua dotação de dez torpedos.

A Comissão, cujos trabalhos na Argentina foram acompanhados por um oficial da MB, recebeu do MM um boletim meteorológico da área do naufrágio que comparado com os registros do *U-977*, na mesma ocasião, mostravam-se diferentes. Com esta constatação, foi encerrada a investigação sobre o *Bahia*, não tendo o oficial brasileiro apurado nada de suspeito. Schaeffer menciona que os oficiais anglo-americanos da Comissão foram mais

14. Appendix I, Book II, volume I — *The Gathering Storm*.

brandos no interrogatório, na parte relativa ao cruzador, uma vez que a preocupação primeira era com o paradeiro de Hitler.

Conseguindo vencer a Comissão de que não transportou Hitler e nem afundou o *Bahia*, Schaeffer foi libertado na Alemanha. Posteriormente, regressou à Argentina, onde fixou residência.

Vistos, sucintamente, o relato feito por Schaeffer e os dados de outras fontes, finalmente, podemos extrair os seguintes fatos:

a) Os meios de detecção do *U-977* — Metox, hidrofones e equipamentos-rádio — permitiam que um navio de guerra fosse detectado antes deste detectar o submarino na superfície ou submerso;

b) o *U-977* estava na área da Estação Treze, no momento da explosão;

c) pela sua derrota e velocidade na estação, o *Bahia* era um alvo fácil para ataque torpédico;

d) a ausência de escoltas e aviões propiciava uma evasão segura para o submarino;

e) a explosão ocorreu na popa, local de impacto de torpedos acústicos;

f) o *U-977* chegou a Mar del Plata com menos dois torpedos da sua dotação normal.

*
* *

Os quatro primeiros fatos acima, salvo melhor juízo, são indícios suficientes de que o *U-977* podia realizar um ataque torpédico ao *Bahia*; os fatos e) e f) são indícios, não comprobatórios, que permitem cogitar-se do torpedeamento como fato provável. Caso um dos sobreviventes tivesse visto uma alta coluna de água na popa, característica de explosão de torpedo,

haveria base para formulação de laudo acusatório.

Mesmo na posição indicada por Schaeffer, a 50 milhas do cruzador, a detecção, aproximação e ataque torpédico eram possíveis. Os dados de navegação e meteorologia poderiam ser ajustados para colocar o submersível numa posição não comprometedora, bem como os registros quanto ao número de torpedos embarcados.

O Almirante Saldanha da Gama levanta a suspeição, em seus dois trabalhos sobre o naufrágio, que pressões políticas internacionais influenciaram a solução do inquérito. A extrema dificuldade encontrada pelos aliados nas relações com os soviéticos, logo após a rendição da Alemanha, pode ter levado os americanos, que perderam quatro marinheiros no cruzador, a aconselhar a MB a não apontar a causa do naufrágio como torpedeamento. A participação da Alemanha, numa futura aliança contra os soviéticos, era um fator vital antevisto no complicado cenário de equilíbrio de poder no continente europeu e novos problemas internacionais eram indesejáveis.

Outro possível fator que pode ter influenciado a conclusão do inquérito¹⁵ seria a repercussão interna, no Brasil, do torpedeamento; a indignação nacional poderia acarretar, novamente, uma onda de represálias contra os alienígenas no país, o que politicamente poderia ser inconveniente.

A verdade sobre o afundamento é algo um tanto remoto de ser estabelecido mas não impossível. O local do naufrágio, sobre a grande cordilheira submarina que divide o leito atlântico, está perfeitamente determinado e pode ser pesquisado por

15. Publicado pela *RMB* no artigo "O Soçobro do Bahia", indicado na bibliografia.



Detalhe do convés do submarino alemão

veículos de exploração submarina, à semelhança do que foi feito com o *Bismarck*. Possivelmente o casco não estará em profundidades extremas nem avariado demasiadamente a ponto de impedir que uma inspeção visual estabeleça a causa do soçobro. Com muita sorte, remanescentes dos torpedos poderiam ser identificados junto aos destroços como conseguiu a Marinha inglesa em Scapa Flow. Recursos financeiros para tanto são, infelizmente, mais difíceis do que o empreendimento propriamente.

A leitura do livro do Capitão-de-Corveta Heinz Schaeffer permite-nos resgatar a imagem de eficiência do nosso cruzador

nas suas lides com o armamento naval. Uma guarnição experiente de guerra, que tanta proficiência demonstrou nas missões de combate, que tantas glórias acrescentou à nossa história, não pereceu, talvez, por acidente, no manejo de uma simples metralhadora antiaérea. É válido, pois, a admissão da possibilidade de torpedeamento, que concederá aos nossos bravos companheiros do *Bahia*, que participaram da Batalha do Atlântico, que conviveram com o terror da ameaça submarina e que têm por lápide os Rochedos de S. Pedro e S. Paulo, o benefício da dúvida quanto à causa de seu desaparecimento.

BIBLIOGRAFIA

1. SCHAEFFER, Heinz. *U-BOAT 977*. New York: Ballantine Books, Inc 1957.
2. McCANN, Jr., Frank D. *The brazilian-american alliance 1937-1945*. New Jersey: Princeton University Press. 1973. *La seconde guerre mondiale*. Ed. Librairie Larousse. Paris. 1951
3. CHURCHILL, Winston S. *The second world war*. Cambridge, Mass. The Riverside Press. 1948.
4. SHIRER, William L. *The rise and fall of the Third Reich*. London: Pan Books Ltd. 1964. Bekker, Cajus. *Hitler's naval war*. London: Corgi Books. 1976.
5. ROSCOE, Theodore. *Pig Boats*. New York: Bantam Books. Inc. 1958.
6. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *Brasileiros no sinistro Triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1984.
7. _____. O mistério do Cruzador *Bahia*. *Navigator*. Dez./ 1978/Jun./ 1979. Número 15.
8. *World war II Map*. *National Geographic Magazine*. December 1991. Fioravanzo, Giuseppe. As duas batalhas do Atlântico. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXVIII (out./dez., 1968), 105-124.
9. *A tragédia do Bahia*. *História Naval Brasileira*. Serviço de Documentação Geral da Marinha. Quinto volume Tomo II. Rio de Janeiro. 1985.
10. O soçobro do Cruzador *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*. LXV (jan./mar., 1946), 7-9.
11. A Marinha brasileira durante a II Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*. LXX (jul./set 1950), 1-3.
12. SOARES, Gerson de Macedo. O papel da Marinha de Guerra brasileira na Segunda Guerra Mundial. *Jornal do Comercio*. Rio, 27 de jan. de 1946.
13. SUZANO, Pedro Paulo de Araújo. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*. LXXX (jan./jun., 1960), 247-252.
14. SCAVARDA, Levy. A Marinha brasileira na Segunda Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXV (jul./set., 1965), 7-21.
15. ROCHA, Acyr Dias de Carvalho. Perdas navais na Segunda Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*. LXXX (out./dez., 1960), 565-601.
16. Cruzador *Bahia* lança bombas de profundidade. *Revista Marítima Brasileira*. v.105 (out./dez., 1985) 5-10.
17. RONGEL, Ary dos Santos. Notas sobre o salvamento de náufragos do Cruzador *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*. LXXX (jul./set., 1960), 7-9.
18. _____. Station thirteen. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXV (jul./set., 1965). 73-76.
19. Esquema do grupo de salvamento dos sobreviventes do Cruzador *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXI (abr./jun., 1961).

20. FRAZÃO, Eugenio Marques Rodrigues. Um guarda-marinha na Segunda Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*. v.108 (out-dez 1988), 63-72.
21. _____. Uma Guarda-Marinha na Segunda Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*. v.107 (out/dez., 1987) 57-84.
22. ESPELLET, Eddy Sampaio. Lembranças do Contratorpedeiro *Marcilio Dias* durante a Guerra. *Revista Marítima Brasileira*. v.106 (jul./set., 1986).
23. _____. Lembranças da Corveta *Rio Branco*. *Revista Marítima Brasileira*. v.112 (out/ dez., 1992) 269-274.
24. Cruzador *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*. v.100 (abr./jun., 1980), 111-112.
25. Navios com o nome *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*. LXXX (jul./set., 1960), 7-9.
26. *Caça-Paus*. *Revista Marítima Brasileira* v.107 (out./dez., 1987), 5-7.
27. A primeira e última patrulha do SB U-511. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXIV (abr./jun., 1964) 152.
28. BASTOS, Alex H. A Guerra A/S de uma perspectiva ampla. *Revista Marítima Brasileira*. XCII (jul./set., 1972) 20-26.
29. UNGERER, Guenter Henrique . Emprego estratégico de submarino em geral. *Revista Marítima Brasileira*. XCVI (jan-mar 1976) 11-24.
30. _____. O julgamento do vencido — direito ou arbitrariedade do vencedor? *Revista Marítima Brasileira*. XCV (abr.-jun. 1975) 23-39.
31. COELHO, Dimas Lopes. O saliente nordeste brasileiro na estratégia de defesa continental. *Revista Marítima Brasileira*. v.103 (out./dez., 1983) 37-49.
32. MARTINS, Helio Leoncio. A Marinha na era de Getúlio Vargas *Revista Marítima Brasileira*. v.110 (jan/ mar., 1990), 75-86.
33. GUERRA, Yapery Tupiassú de Brito CMG (EN). A evolução técnica do submarino. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXIII (jan./mar., 1964) 7-24.
34. _____. A evolução técnica do submarino. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXV (jan./mar., 1965). 58-80.
35. _____. A evolução técnica do submarino. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXV (abr./jun., 1965). 93-135.
36. _____. A evolução técnica do submarino. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXV (jul./set., 1965). 23-62.
37. _____. A evolução técnica do submarino. *Revista Marítima Brasileira*. LXXXV (out./dez., 1965). 61-78.
38. ARAÚJO, Paulo Bruno Lorena. Explosões. *Revista Marítima Brasileira*. v.112 (jul./set., 1992). 114-129.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>/ Batalha do Atlântico Sul/; guerra A/S; Força Naval do Nordeste; Cruzador *Bahia*; Afundamento; Torpedeamento; Guerras;

A Real Marinha britânica afunda metade da Esquadra de Batalha da Itália*

C. P. O'CONNOR

Tradução de JOSÉ GERALDO DA COSTA CARDOSO DE MELO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.º)

Um ano antes de Pearl Harbor, aviões procedentes de navios-aeródromos executaram com sucesso ataque de surpresa à força inimiga, que se julgava em segurança, abrigada em sua base. Os aviões eram ingleses; os navios, italianos; a batalha ocorreu em Taranto, excelente porto localizado no calcanhar da *bota* da Itália.

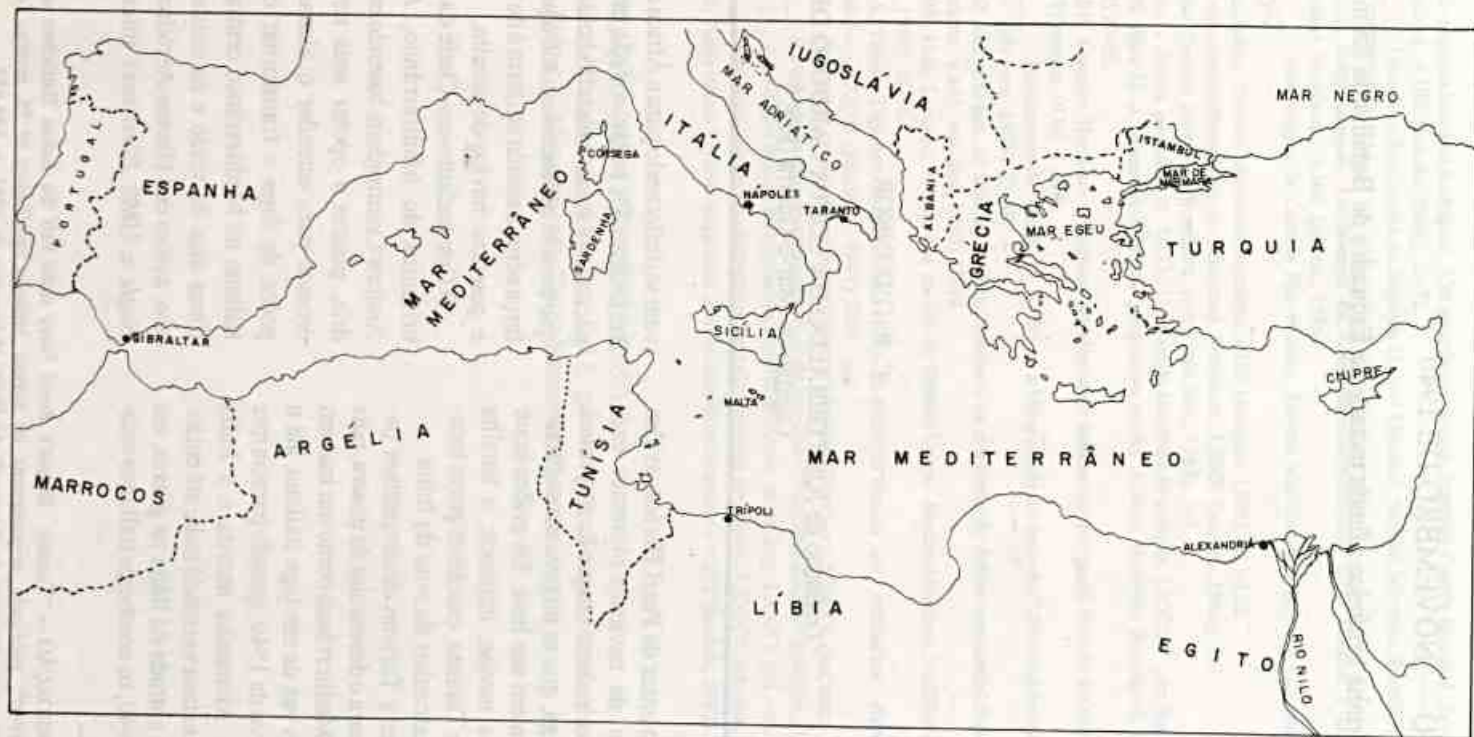
O ataque a Taranto desempenhou papel-chave para o desenrolar da guerra, pois manteve o Mediterrâneo como um mar em disputa, em vez de um lago italiano, até o final decisivo de 1940, quando parecia que o Eixo — Alemanha nazista e a Itália fascista — estava varrendo tudo, até então.

Desde a entrada da Itália na guerra, em junho de 1940, os comboios italianos esta-

vam se deslocando para a África com regular sucesso. Os britânicos não estavam capacitados a atacar esses comboios, uma vez que estes se encontravam sob a proteção da força aérea baseada em terra e de modernos e potentes navios-de-escolta.

O Comandante-em-Chefe da Esquadra britânica do Mediterrâneo, Almirante Andrew Cunningham, baseado em Alexandria, passou a operar seus navios-aeródromos para estender o alcance do seu poder de fogo e transtornar o domínio italiano no Mediterrâneo central. Nos últimos dias do verão e no outono daquele ano, aviões dos Navios-Aeródromos HMS *Eagle* e HMS *Illustrious* iniciaram ata-

*NOTA DA REDAÇÃO — "Taranto: Britain's Royal Navy sinks half the Italian Battlefleet in one blow, november 1940", publicado originalmente na revista britânica *Sea History* nº 56, inverno (dez./mar.) de 1990. Ver também "Revista de Revistas", da *RMB*, 1º trimestre de 1991, p. 249-252.



ques a alvos localizados até no extremo leste do Mediterrâneo. Com isso, os pilotos britânicos ganharam valiosa experiência nessas incursões.

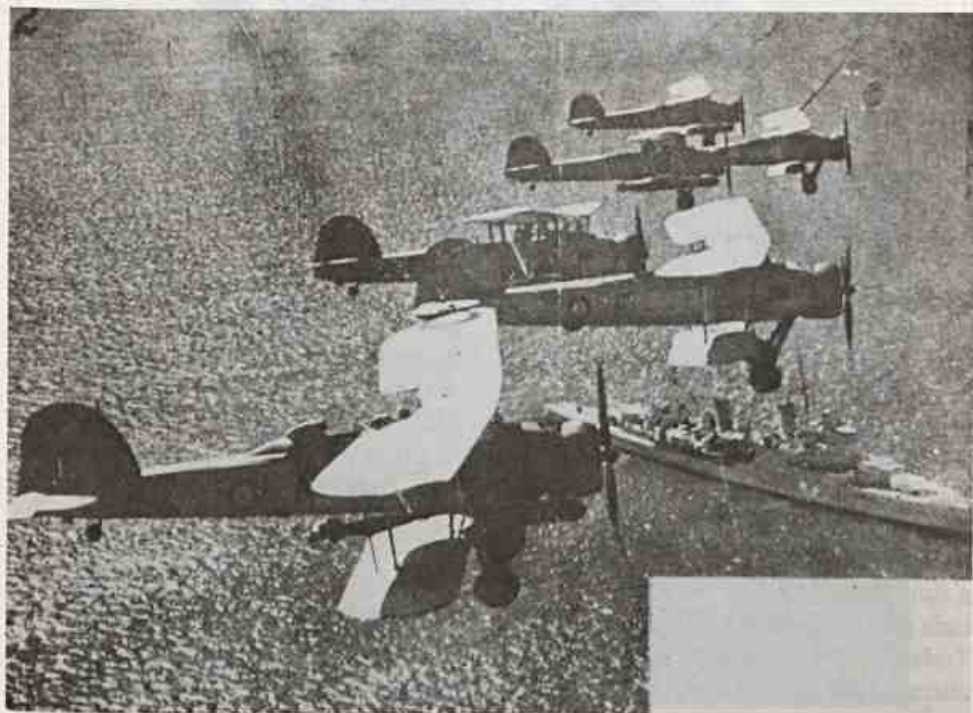
A Marinha britânica, já há alguns anos, tinha pretendido atacar Taranto, havendo preparado planos de estado-maior para tal ataque em 1935 e em 1938. O Almirante Cunningham teve meios de implementar o referido plano em 1940. Sua força era constituída de dois navios-aeródromos e quatro velhos encouraçados contra, do lado italiano, seis encouraçados (dois de construção recente) e apoio aéreo de aviões baseados em terra.

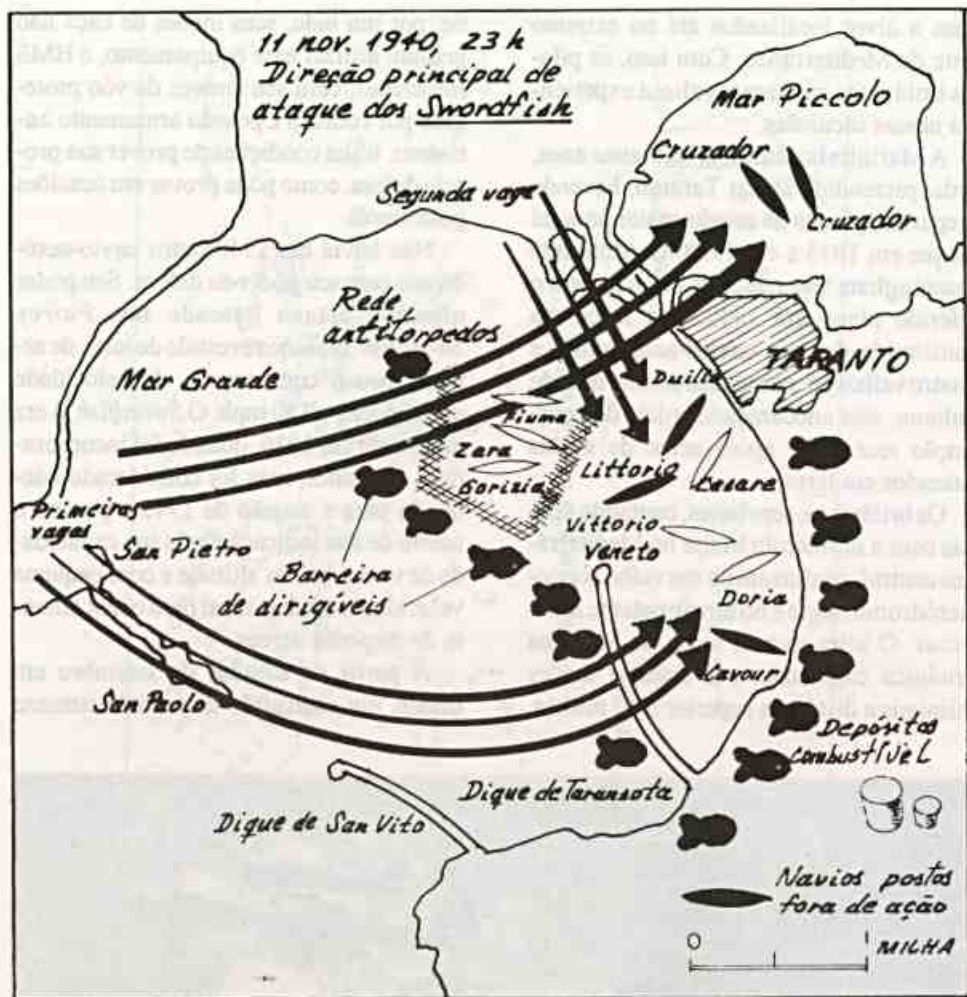
Os britânicos, sem bases, contando apenas com a minúscula Malta no Mediterrâneo central, confiavam no seu velho Navio-Aeródromo *Eagle* e no novo e potente *Illustrious*. O ultra-secreto radar da Marinha britânica capacitava-a a detectar aviões inimigos a distância superior a 70 milhas.

Se, por um lado, seus aviões de caça não podiam utilizar esse equipamento, o HMS *Illustrious*, com seu convés de vôo protegido por couraça e pesado armamento antiaéreo, tinha condições de prover sua própria defesa, como pôde provar em ocasiões posteriores.

Não havia em 1940 outro navio-aeródromo com seu poder de defesa. Seu poder ofensivo estava baseado nos *Fairey Swordfish*, biplano revestido de lona, de aspecto pouco convincente, de velocidade não superior a 150 mph. O *Swordfish* já era antiquado em 1936, quando foi incorporado à Esquadra, mas foi considerado adequado para a missão de 1940 e provou o acerto de sua indicação pela sua capacidade de voar a baixa altitude e com pequena velocidade, sendo o ideal para o lançamento de torpedos aéreos.

A partir de meados de setembro em diante, um esquadrão de reconhecimento





baseado em Malta fotografou diariamente o porto de Taranto, suas instalações de terra e os navios ali fundeados. Em fins desse mês, o Almirante Cunningham sentiu que conseguira reunir todos os elementos para um bem-sucedido ataque: um bom plano, um grupo de pilotos bem treinados e experientes, informações confiáveis e um oponente previsível. De conformidade com a situação, a data para o ataque foi marcada para 21 de outubro, dia da batalha de Trafalgar. Posteriormente, essa data foi alterada para meados de novembro.

A partir de 4 de novembro, navios de guerra e mercantes britânicos iniciaram uma série de movimentações, zarpando de Alexandria e Gibraltar, estendendo-se pelo Mediterrâneo. Os navios aproximavam-se de Malta, deixavam-lhe reforços de aviões e de homens, e no dia 10 de novembro partiam de Malta, rumos leste e oeste, aparentemente retornando às suas bases de Alexandria e Gibraltar. Houve uma tentativa da parte dos aviões de reconhecimento italianos de seguir as unidades navais, mas foram rechaçados pelos aviões de

caça dos navios-aeródromos britânicos. Embora houvessem ocorrido seis ataques em quatro dias, os navios britânicos saíram incólumes.

O Almirante Cunningham passou o dia 10 de novembro posicionando-se para o ataque a Taranto. Partindo de Malta, a força rumou para leste, pela manhã; ao meio-dia, guinou para nordeste. Às 18 horas o *Illustrious*, com uma escolta de quatro cruzadores e quatro contratorpedeiros, destacou-se da força, passando a governar em rumo norte verdadeiro. Pelas 8 horas do dia seguinte, a força de ataque estava no ponto de lançamento, a oeste de Cefalônia e a 170 milhas de Taranto. Os italianos haviam perdido contato. Havendo recebido um

informe do deslocamento de navios para leste, durante o dia, eles expediram bombardeiros, que regressaram sem avistar alvo algum.

A primeira onda de ataque, constituída de 12 aviões, foi lançada depois que a noite de outono chegou ao fim, isto é, entre 8:00 e 8:30 horas. Sob o comando do Capitão-de-Corveta N.W. Williamson, os aviões de cabina aberta subiram a cerca de 8.000 pés, com as tripulações agüentando frio intenso. O ataque começou às 11:02 horas, com o Capitão-Tenente L.J. Kiggell lançando *flares* sobre a linha da costa do Mar Grande, o maior ancoradouro de Taranto. Os aviões de ataque aproximaram-se pelo lado oeste, tendo os navios-



alvos silhuetados pelos *flares*. Em fila indiana, os aviões torpedeiros planavam silenciosamente até a altitude de 1.000 pés antes de ligar novamente seus motores e descer até 100 pés ou menos antes de iniciar a corrida final.

O comandante da vaga de ataque, Williamson, foi derrubado, tendo seu avião mergulhado em Mar Grande. Porém, não sem antes lançar seu torpedo, que atingiu o Encouraçado *Conte di Cavour*, embaixo da torre de canhões de vante. Outros cinco torpedos foram lançados: dois acertaram o novo Encouraçado *Littorio* (o mais potente navio da Esquadra italiana); o terceiro torpedo, praticamente dado como perdido, ainda conseguiu fazer u'a mossa no casco do *Littorio*, perdendo-se os dois últimos. Quatro aviões da primeira vaga, conduzindo bombas, acertaram um hangar de aviões navais e um contratorpedeiro.

A primeira vaga de ataque terminou pelas 11:30 horas e a segunda teve início às 11:50. Mais uma vez foram lançados *flares* para silhuetar os navios. Dos oito aviões que compunham essa segunda vaga, cinco carregavam torpedos. O comandante dessa última vaga, Capitão-de-Corveta J.W. Hale, acertou o terceiro torpedo do dia no *Littorio*. Outro piloto acertou o Encouraçado *Caio Duilio*. Os outros pilotos não obtiveram êxito e de um deles, o Capitão-Tenente B.W. Bayley, não mais se teve notícias. Três bombardeiros, inclusive o lançador de *flares*, fizeram ataques de diversão sobre diferentes alvos, enquanto os aviões-torpedeiros executavam sua tarefa letal.

Em 90 minutos, 20 aviões haviam massacrado a Esquadra italiana e regressado com duas perdas apenas. Dos onze torpedos lançados, cinco produziram impactos e um deles, quase perdido, ainda causou pequena avaria. Dos seis encouraçados, três foram atingidos: o *Cavour* nunca mais

teria condições de navegar; o *Littorio* sofreu três impactos e ainda foi danificado por um torpedo quase perdido; o *Caio Duilio*, severamente avariado, foi encalhado pelo seu comandante para evitar seu afundamento. Um cruzador e dois contratorpedeiros foram seriamente avariados por impactos de bombas. O hangar de aviões navais e outras instalações de terra foram deixadas como ruínas fumegantes. Os italianos fizeram dois prisioneiros — Williamson e seu observador, o Capitão-Tenente N. J. Scarlett — que vieram a confirmar seus esforços.

Com exceção de Williamson e Bayley, os demais aviões retornaram ao *Illustrious*, com ajuda da emissão do navio, que rumou para o sul, reincorporando-se à frota do Mediterrâneo às 7:30 horas do outro dia.

Havia sido planejada a repetição do ataque, porém, as más condições do tempo forçaram o cancelamento da operação.

Finalmente, os navios britânicos foram localizados por bombardeiros italianos na tarde de 12 de novembro, sendo rechaçados pelos caças, que derrubaram três aviões italianos e nenhum dano de vulto foi sofrido pelos navios.

A força britânica dirigiu-se, então, para Alexandria ao fim do dia, e às 20 horas, recebeu as primeiras notícias de fotografias de reconhecimento, procedentes de Malta, registrando o vasto estrago causado pelos seus pilotos. O Almirante Cunningham enviou mensagem ao *Illustrious*: "Manobra bem executada".

As novas sobre o ataque a Taranto espalharam-se rapidamente, sendo manchetes de jornais em Londres e em Nova Iorque. Um correspondente especial no Cairo começou a preparar, em 14 de novembro, sua própria história sobre o ataque a Taranto: era o Capitão-de-Corveta John Newton Opie III, da Marinha norte-americana, e assistente do adido naval america-

no em Londres. Desde o mês de agosto ele havia sido designado para a frota do Mediterrâneo como *observador neutro*.

Um representante oficial do Departamento de Estado, observando aquele capitão-de-coveta norte-americano a bordo de um navio da Marinha britânica, enviou severo memorando a Washington protestando contra a ação de um representante de um país neutro. Não obstante, ali ele permaneceu preparando relatório sobre os navios britânicos, seus sistemas de armas, táticas e estratégia. Bem antes do ataque a Taranto, ele já havia ressaltado, em seus relatórios, a importância do avançado tipo de radar empregado pelos britânicos e também apontado a fraqueza do fogo antiaéreo da frota, em face de um ataque aéreo.

Essas suas observações constituíram motivo de sucesso na fase pré-guerra do Serviço de Informações da Marinha norte-americana. Ele permaneceu a bordo do

HMS *Illustrious* do início ao fim do ataque a Taranto.

A oportunidade apresentada à Marinha dos Estados Unidos, pelo relatório de Opie, testemunha ocular do episódio, foi desperdiçada. O comando da Marinha dos EUA em Pearl Harbor não acreditava na corrida de torpedos em águas pouco profundas, até que os japoneses provaram o contrário, no seu bem-sucedido ataque de surpresa, o qual virtualmente varreu do mar a força de encouraçados norte-americana em 7 de dezembro de 1941.

O mesmo não pode ser considerado verdadeiro com relação aos japoneses. Um oficial chamado Naito Takeshi, servindo como adido à embaixada de Berlim, viajou para a Itália especialmente para estudar o ataque a Taranto.

O Capitão-de-Coveta Fuchida Mitsuo, que comandou o ataque a Pearl Harbor, disse mais tarde: "Eu aprendi muito, com a lição do ataque britânico, de lançamento de torpedos nas águas rasas de Taranto".

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / História /; Segunda Guerra Mundial, Ataque a Taranto; Guerra Naval no Mediterrâneo.

PRINCIPAIS UNIDADES ENVOLVIDAS NA OPERAÇÃO *TARANTO*

INGLATERRA

Navio-Aeródromo *Eagle*

Ano de construção: 1918
 Deslocamento: 22.600/26.400 t
 Armamento: 9 canhões de 6" e
 4 canhões de 4" (AA)
 Aeronaves: 21 aviões
 Velocidade: 24 nós

Navio-Aeródromo *Illustrious*

Ano de construção: 1940
 Deslocamento: 23.000 t
 Armamento: 16 canhões de 4,5" (AA)
 Velocidade: 31 nós

ITÁLIA

Encouraçado *Conde di Cavour*

Ano de construção: 1913
 Repotencialização: 1933/37
 Deslocamento: 23.600 t
 Armamento: 10 canhões de 12,6",
 12 canhões de 4,7" e
 8 canhões de 3,9" (AA)
 Velocidade: 27 nós

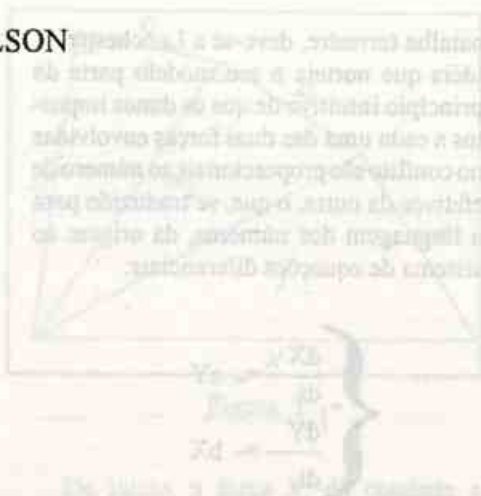
Encouraçado *Caio Duilio*

Ano de construção: 1915
 Repotencialização: 1937/40
 Armamento: 10 canhões de 12,6",
 12 canhões de 5,3" e
 10 canhões de 3,5" (AA)
 Velocidade: 27 nós

Encouraçado *Littorio*

Ano de construção: 1940
 Deslocamento: 35.000 t
 Armamento: 9 canhões de 15",
 12 canhões de 6" e
 12 canhões de 3,5" (AA)
 Velocidade: 27 nós

PITÁGORAS EXPLICA LORD NELSON



LÁZARO COUTINHO*

Professor

ANTECEDENTES

Horácio Nelson, o famoso marinheiro inglês, tinha que enfrentar e vencer a qualquer preço a Esquadra Combinada da França e Espanha. E assim aconteceu na Batalha de Trafalgar, em 1805, com inúmeras perdas de vida, inclusive a do próprio Nelson.

Este oficial inglês que deu, em poucas horas, a vitória ao seu país com o sacrifício da própria vida, usou naquele combate uma tática de guerra naval cujo apoio matemático encontra justificativa na famosa proposição da Geometria, devida a Pitágoras, que relaciona, em um triângulo retângulo, o quadrado do número que mede a hipotenusa com os quadrados dos que medem os catetos.

É fora de dúvida que Lord Nelson conhecia o Teorema de Pitágoras, mas dificilmente ele seria capaz de dar uma explicação matemática para a tática empregada na batalha de Trafalgar. O fundamento geométrico para o que ficou conhecido como "à maneira de Nelson" é a chamada *Lei dos Quadrados*, estabelecida cerca de 100 anos depois da histórica batalha, por um outro inglês de nome F. W. Lanchester, interessado, entre outras coisas, em aerodinâmica, economia, teoria da relatividade e tática militar.

Equações de Lanchester

A primeira tentativa, no sentido de se criar um modelo matemático para uma

*Mestre em Matemática, Analista Naval no Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav) e oficial da Marinha Mercante (inativo).

batalha terrestre, deve-se a Lanchester. A idéia que norteia o seu modelo parte do princípio intuitivo de que os danos impostos a cada uma das duas forças envolvidas no conflito são proporcionais ao número de efetivos da outra, o que, se traduzido para a linguagem dos números, dá origem ao sistema de equações diferenciais:

$$\begin{cases} \frac{dX}{dt} = -aY \\ \frac{dY}{dt} = bX \end{cases}$$

Em linguagem usual, a primeira equação pode ser assim enunciada: as perdas dX da força X , no intervalo de tempo dt , são iguais ao efetivo Y da força oponente, multiplicado pelo seu coeficiente a de eficácia. Analogamente enuncia-se a segunda equação.

Resolvendo o sistema, chega-se à solução:

$$aY^2 - bX^2 = K$$

que representa uma família de hipérbolas caracterizada pelo parâmetro K que pode assumir um valor qualquer. Assim, teoricamente, quando K for um número negativo, a vitória pertencerá à força Y . Se K for um número positivo, ocorrerá o contrário e para $K=0$ configurar-se-á o empate. Trata-se, portanto, de um modelo simples, mas que se torna vulnerável em razão da natureza subjetiva dos coeficientes a e b . Estes parâmetros, supostos constantes no modelo, dependem da natureza e características das armas envolvidas, da capacidade de reação dos elementos de cada força, do estado psíquico e emocional dos combatentes, da topografia do terreno, do grau de eficiência do comando, da fidelidade, rapi-

dez e segurança das comunicações e de outros fatores subjetivos.

Quantificar os coeficientes a e b é praticamente impossível e, mesmo que se lhes dê um valor *a priori*, em uma situação real de combate não se mantêm constantes, como sugerido no modelo. É mais justo supor que o coeficiente de eficácia da força vencedora assuma um certo valor inicial, e no transcorrer da batalha atinja um valor máximo que corresponderia ao auge do conflito, para depois sofrer um decréscimo e manter-se mais ou menos estável até a consolidação da vitória. Para a força vencida, o seu coeficiente passa, certamente, por um máximo, para depois cair, tendendo a zero, caracterizando-se o desajuntamento total da força.

Lei dos Quadrados

Lanchester sabia das dificuldades do cálculo dos coeficientes do seu modelo, por isso insistira no que chamou de "princípio da concentração de forças" que, por sinal, é evidente: um exército maior tem mais chances de vencer um menor. O mérito está no fato de que o modelo de Lanchester explica esse princípio matematicamente.

Admitindo a hipótese de equilíbrio para a solução $aY^2 - bX^2 = K$ do sistema de Lanchester: ou seja, $K=0$, resulta a expressão:

$$aY^2 = bX^2,$$

da Lei dos Quadrados.

O aumento, por exemplo, do efetivo da Força X irá provocar um desequilíbrio na igualdade acima que poderá ser restaurado de duas maneiras: a Força Y aumentando, também, o seu efetivo ou, se não, o seu coeficiente a de eficácia. Há, entretanto, que considerar que é mais fácil alterar o número de efetivos do que o valor de a , pois

este está sujeito a restrições, na sua maioria intransponíveis, dado o seu caráter subjetivo.

Como exemplo da aplicabilidade do princípio da concentração, Lanchester aponta o caso de um exército de 50.000 homens que entra em combate com um outro de 70.000 efetivos. A diferença em números dos dois exércitos é flagrante! Todavia, se o exército de 50.000 homens conseguir um meio de conduzir o conflito de modo que a força oponente se mostre em duas frentes, uma de cada vez, primeiro com 40.000 combatentes e depois com os 30.000 restantes, de acordo com a *Lei dos Quadrados* a batalha estaria equilibrada, em razão da igualdade garantida pela relação de Pitágoras:

$$(50.000)^2 = (40.000)^2 + (30.000)^2$$

No caso do exército de 70.000 homens entrar em combate com todo o seu efetivo, haverá um desequilíbrio de quase 2 para 1, mostrado pela razão:

$$\frac{(70.000)^2}{(50.000)^2} = 1,96$$

Um, dois, três, ..., Infinito

Com o apoio do Teorema de Pitágoras, Lanchester pôde mostrar como fazer frente a dois ou mais exércitos.

Um exército com X homens tem pela frente um outro com um contingente Y muito maior do que o do primeiro. Se este exército Y for dividido nas partes A , B , C , D , a força X poderá equilibrar-se com a sua oponente Y , desde que os embates com as divisões A , B , C e D aconteçam um após outro. Geometricamente, a tática está ilustrada na figura abaixo:

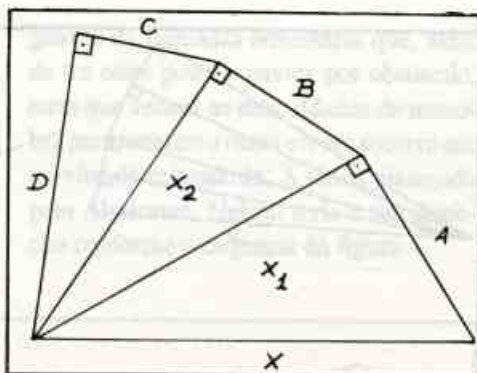


Figura 1

De início, a força X , dá combate a subforça A ; em seguida, o seu efetivo reduzido a X_1 , enfrenta a subforça B e, assim, sucessivamente, até a batalha final com a D .

No caso limite, ou seja, quando o exército Y se subdivide em mini-subforças que, uma após outra, entram em luta com o exército X , geometricamente não haverá perdas para este último. Se os lados da poligonal (figura abaixo) tendem a zero, as hipotenusas dos diversos triângulos retângulos fixam-se em um valor constante X , igual ao raio de um setor circular.

A maneira de Nelson

Dividir para concentrar forças é o que ensina a *Lei dos Quadrados* e, no caso da divisão em duas partes, o mais vantajoso para quem ataca será, obviamente, dividir o contingente inimigo pelo meio. Matematicamente justifica-se este fato intuitivo calculando o extremo de uma função quadrática que resulta em $x = \frac{M}{2}$, sendo M o número do efetivo da força a ser dividida. A tática de Lord Nelson para enfrentar a Esquadra França-Espanha explorou essa vantagem da divisão ao meio. O memorando, ou diretiva, onde o Almirante inglês expôs o seu plano de operação começa com

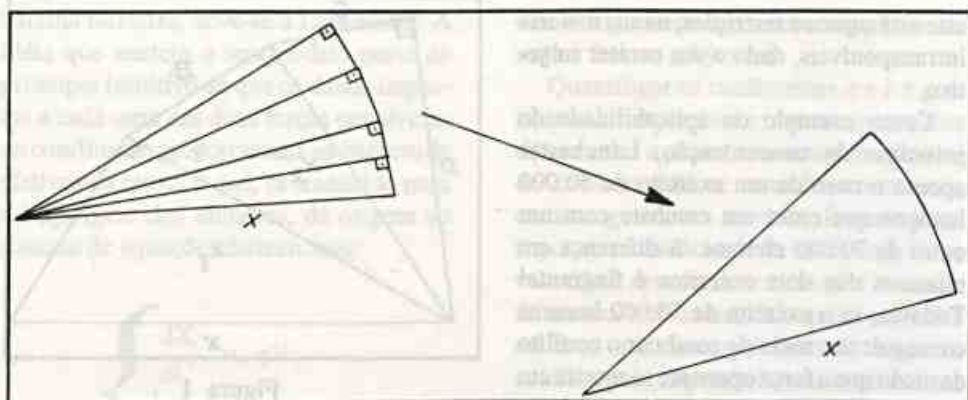


Figura 2

as palavras: "A tarefa primeira de um comandante-em-chefe inglês é colocar a esquadra inimiga nas condições mais favoráveis à vitória inglesa..."

O Almirante Nelson admitiu, como axioma para o seu plano, que sua força de 40 navios enfrentaria a esquadra combinada de 46 navios. Diante desta hipótese, o comandante inglês concebeu a idéia de que teria que dividir a força inimiga, e, nessa li-

nha de raciocínio, estruturou o seu dispositivo de cruzeiro e de batalha nos seguintes termos: a Esquadra inglesa navegaria em direção ao inimigo em três corpos principais: a frente formada com oito navios, o corpo central com 16 e a retaguarda com os outros 16 restantes. A distância conveniente da esquadra adversária, os oito navios avançados da formação inglesa tentariam cortar a linha inimiga pelo centro (fig. 3).

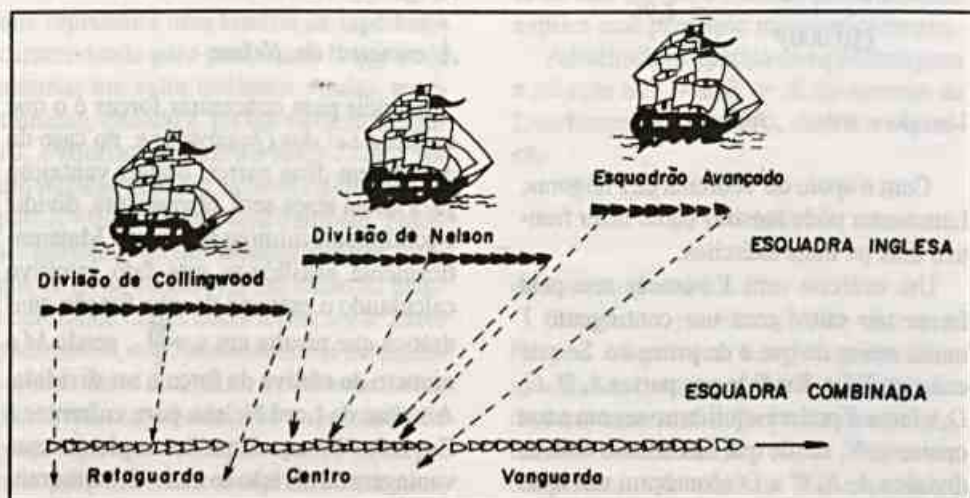


Figura 3

Alcançado o objetivo, as duas colunas inglesas da frente concentrar-se-iam sobre a parte central do inimigo, enquanto que a Divisão do Almirante. Collingwood cuidaria da retaguarda inimiga. Alguns dos oito navios avançados, escolhidos entre os mais ligeiros, tinham por tarefa retardar ou mesmo impedir a intervenção da van-

guarda da esquadra adversária que, além de ter estes poucos navios por obstáculo, teria que vencer as dificuldades de manobra para inverter o rumo e ir em socorro aos navios da retaguarda. A tática planejada pelo Almirante. Nelson teria o seu desfecho conforme o esquema da figura 4:



Figura 4

Pitágoras assessora Lord Nelson

Fazendo uma análise matemática da tática de Lord Nelson com o apoio da relação de Pitágoras, chega-se a um resultado surpreendente:

Poderio da Força Britânica:

$$(16 + 16)^2 + 8^2 = 1088$$

Poderio da Força Combinada:

$$23^2 + 23^2 = 1058$$

Vantagem inglesa: 30

que, em termos da Lei dos Quadrados, corresponde a $\sqrt{30} \cong 5$ navios a favor dos ingleses.

Sem a divisão pelo meio do efetivo da Esquadra Combinada a vantagem, da ordem de 23 navios, seria assustadoramente maior para os aliados.

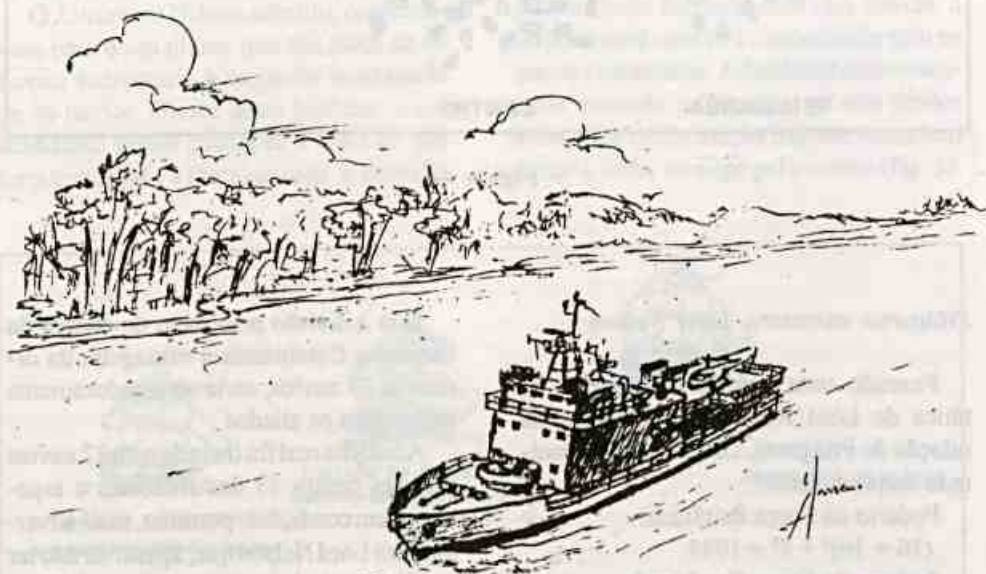
A batalha real foi travada com 27 navios ingleses contra 33 dos franceses e espanhóis, em condições, portanto, mais adversas para Lord Nelson que, apesar de não ter podido seguir à risca o seu Plano de Operações, devido aos ventos e estado do mar reinantes na ocasião, manteve, entretanto, a idéia básica da sua diretiva, ou seja, a concentração de forças que, enfatizando, encontra justificativa na relação de Pitágoras.

BIBLIOGRAFIA

- BRAUN, M. *Equações diferenciais e suas aplicações*. Trad. Anna Amália Feijó Barroso. Rio de Janeiro, Editora Campus Ltda, 1979. 378 p.
- BENNET, G. *The battle of Trafalgar*. Annapolis, Naval Institute Press, 1977. 219p.
- COUTINHO, L. *Sobre a teoria do combate de Lanchester*. Tese de Mestrado em Matemática Aplicada. Niterói, UFF, 1982. 63 p.
- NEWMAN, F.R. *The world of Mathematics*. New York, Simon and Shuster, 1956. vol. 4.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

< ARTES MILITARES > / Tática /; Pitágoras; Nelson; Batalha de Trafalgar, Trafalgar; Lanchester, C & T; Matemática; História;



AS REGRAS DE COMPORTAMENTO OPERATIVO E A LIBERDADE DE AÇÃO

LUIZ FERNANDO PALMER FONSECA
Capitão-de-Fragata

“A tensão e a expectativa elevaram-se no passadiço da Corveta *Justiceira* quando seu comandante determinou, em cumprimento a uma mensagem recebida minutos antes, que o Grupo-Tarefa (GT) composto pela *Justiceira* e pela *Indomável* guinasse para o rumo 245°, se dirigisse à máxima velocidade para uma área crítica previamente estabelecida e, de lá, lançasse suas aeronaves com a tarefa de confirmar, através de esclarecimento-radar, a posição de uma Força-Tarefa (FT) pertencente ao país com o qual se vivia uma crise político-estratégica.

De acordo com informações do Serviço de Inteligência, a FT seria composta, praticamente, por todo o poder combatente da Marinha do citado país e preposicionava-se de modo a ter o principal porto importador de matérias-primas do oponente dentro do raio de ação da sua aviação embarcada.

Pouco tempo depois de executada a ordem de guinar para 245°, o chefe de Operações (CheOp) da *Justiceira* participou ao comandante que, considerando os seus fatores de tempo e distância e os dados existentes sobre o inimigo, o plano de esclarecimento aéreo só poderia ser executado a tempo se as aeronaves da *Justiceira* e da *Indomável*, a caminho do ponto inicial do plano, sobrevoassem o mar territorial de um terceiro país que até então não manifestara posição ante a crise.

A decisão do comandante do GT foi tomada tão logo o CheOp terminou de lhe participar a necessidade de invadir o espaço aéreo do país neutro. Iria fazê-lo!

As Regras de Comportamento Operativo promulgadas para o GT, até o presente momento, não vetavam explicitamente o sobrevôo, embora ele soubesse que, ao fazê-lo, estaria contrariando o que o Direito

Internacional preconiza a respeito do direito de passagem inocente e, conseqüentemente, violando a soberania de um país até então neutro. A importância da sua nova tarefa assim o aconselhava, quando comparada com a probabilidade de suas aeronaves serem detectadas sobrevoando o espaço aéreo daquele país.

A escalada da crise parecia inevitável e aquele que nos primeiros movimentos conhecesse a posição das forças navais antagônicas, certamente teria a iniciativa das ações no mar; podendo, inclusive, caso o comandante das operações navais optasse por um embate decisivo, escolher o momento e o local para tal.

Uma vez confirmada a posição da FT inimiga por suas aeronaves — pensava o comandante — seu acompanhamento pela aviação baseada em terra seria tarefa facilmente realizável. Atraí-la, então, para zonas de patrulha de nossos submarinos ou para um combate decisivo, no qual nosso Poder Naval reunido teria superioridade de poder combatente, também não seria difícil. O peso da responsabilidade de não perder tamanho fator de força pesava sobre ele. Sua decisão poderia levar a uma tal situação de força que o país inimigo, vendo-se derrotado no mar, terminaria por ceder a nível político.

Enquanto navegava para o ponto de lançamento, seu pensamento vagava entre a não promulgação de uma Regra de Comportamento Operativo, que o proibisse de violar o espaço aéreo do país neutro, e a grande probabilidade de confirmar a posição da FT inimiga.

Em razão da confiabilidade das informações obtidas pelo Serviço de Inteligência — refletia o comandante — a área a ser esclarecida era muito pequena, o que facilitava enormemente sua tarefa. Embora o tempo fosse um obstáculo, nada mais o detinha. Suas aeronaves eram excelentes e

seus aviadores bem adestrados. Sabia que, uma vez lançados a tempo, cumpririam sua missão. As horas transcorridas durante o deslocamento do GT para a área crítica pareciam-lhe uma eternidade. Nunca estivera tão ansioso. Ele pessoalmente havia pleiteado o local onde fora fazer os exercícios com o GT, prevendo a possibilidade de seu eventual emprego na crise que já se desdobrava. Além do mais, o episódio traria o coroamento do emprego flexível das suas ágeis corvetas, às quais ele tanto se dedicara. Mas, acima de tudo, sua mente era levada pelo somatório de fatores positivos a indicar que sua decisão era acertada. O risco é característico do marinheiro e não seria ele que deixaria de assumi-lo no momento crucial.

A dez milhas do ponto de lançamento, foi tocado "Postos de vôo" nas duas corvetas; a seis milhas, as aeronaves entraram em "Condição de alerta 5", nas plataformas da *Justiceira* e da *Indomável*; a uma milha o encarregado de Comunicações dirigiu-se ao comandante:

— Comandante!

— Aguarde, por favor...

— Comandante, recebemos a promulgação de uma nova Regra de Comportamento Operativo. Manda-nos evitar a violação do espaço aéreo do país neutro!

Não é possível — pensou o comandante —. Estamos a um passo de obter um fator de força que fará pender a manobra da crise para nosso lado! Ao inferno com o Direito Internacional e o pedaço de espaço aéreo violado; se é que nos detectariam! Se o fizermos, nossos diplomatas haverão de contornar, posteriormente, qualquer embaraço decorrente da violação de soberania. Os políticos jamais serão capazes de vislumbrar um quadro tático na área de operações. Se não o acompanharmos a partir de agora, certamente perdê-lo-emos.

Seguiram-se minutos de silêncio...

O comandante finalmente ordenou que as aeronaves decolassem orientadas por um vetor que as mantivesse por fora do espaço aéreo do país neutro. O desânimo tomou conta do ambiente no passadiço da *Justiceira...*"

A situação hipotética descrita acima, semelhante a tantas outras vividas por comandantes de forças e de navios escoteiros no mar, em tempos de paz, crise político-estratégica ou guerra, procura retratar a difícil e inevitável interação entre a liberdade de ação de um comandante no mar e as Regras de Comportamento Operativo a ele promulgadas.

Este artigo, mais do que tentar julgar o acerto da promulgação da Regra de Comportamento Operativo de não invadir o espaço aéreo do país neutro ou, até mesmo, de sugerir o cumprimento, ou não, da referida Regra pelo comandante do GT, procurará, a partir de uma análise do conceito de liberdade de ação e da natureza das Regras de Comportamento Operativo, sugerir os aspectos mais importantes a serem levados em conta na sua promulgação, de modo a que suas interferências na liberdade de ação de um comandante no mar se façam, unicamente, na medida necessária ao logro do objetivo maior a ser alcançado em um conflito.

A LIBERDADE DE AÇÃO

Segundo Castex, "liberdade de ação é a capacidade de operar a sua própria vontade, sem obstáculos, com todas as possibilidades a seu favor, de modo a alcançar o objetivo, em que pese a oposição do inimigo". Ela reflete, então, uma situação favo-

rável, que antecede um embate entre dois antagonistas e que deve, em razão das vantagens por ela proporcionadas, ser incessantemente buscada, qualquer que seja a natureza do conflito e o nível das ações envolvido.

A liberdade de ação apresenta-se, pois, como um elemento fundamental daquilo que conhecemos como *manobra estratégica*¹, seja em um conflito entre pessoas, entre grupos sociais ou entre nações.

Uma notória deficiência moral de pessoa envolvida num conflito de natureza jurídica ou num debate em público, por exemplo, limitará sua liberdade de ação, na medida em que certamente será explorada pelo adversário, caso o assunto moral seja enfocado. Do mesmo modo, uma aliança rígida entre duas nações limitará a liberdade de ação daquela que, em crise com uma terceira, se veja impedida de manobrar conforme sua vontade para não comprometer a aliança.

Nos conflitos entre nações e mais especificamente nas crises político-estratégicas, sabe-se que um objetivo político bem definido é o ponto de convergência para o qual todas as ações devem concorrer. Assim, no que se refere ao nível das ações adotadas é fácil constatar que ações táticas mal controladas podem tolher a liberdade do nível político em adotar ações consideradas necessárias à obtenção do sucesso. Um exagerado e prematuro uso da força no desenrolar de uma crise, por exemplo, pode fazer com que a nação se veja desestimulada a empregar novamente seu Poder Militar, em razão do grande ônus político provocado por um provável repúdio da opinião pública internacional.

1. Sob um enfoque estritamente militar, a liberdade de ação e a iniciativa, embora nem sempre tão lembradas e estudadas quanto os princípios da guerra, são, juntamente com esses, os elementos fundamentais da manobra estratégica a serem analisados por ocasião do planejamento.

Por outro lado, sabe-se que uma ação estratégica ou tática bem-sucedida, desde que concorrente ao objetivo político maior, poderá proporcionar o grau de liberdade de ação desejado pelo nível político numa negociação. Em nossa situação hipotética, por exemplo, a neutralização do Poder Naval inimigo pelo comandante do GT, advinda da sua detecção e acompanhamento, poderia, como o próprio comandante chegou a pensar, propiciar uma confortável liberdade de ação ao nível político em uma negociação, caso, é claro, não existissem outros condicionantes às ações políticas, o que, na prática, seria improvável.

Há que se entender, portanto, que a conquista e a manutenção do grau de liberdade de ação necessário à boa condução de um conflito exigem um controle vertical sobre as ações de nível estratégico, e até mesmo tático, que poderá vir a cercear o leque de opções vislumbrado por um comandante situado em um desses níveis. Em contrapartida, é evidente que esse controle vertical não deve ser exercido com uma amplitude tal, que, de modo absurdo, tornaria a missão de um comandante tático inexecutável por total falta de liberdade de ação.

AS REGRAS DE COMPORTAMENTO OPERATIVO

As Regras de Comportamento Operativo são regras claras, precisas e específicas que definem, para comandantes de força ou de navio-escoteiro, condutas táticas adequadas às circunstâncias políticas e às limitações do Direito Internacional. Elas surgem, pois, da necessidade de que em um conflito, e mais notadamente em uma crise político-estratégica, as ações militares, de nível estratégico ou tático, se condicionem à posição política adotada pela

nação, de modo a que essas ações se mantenham orientadas pelos rumos que levam ao objetivo maior, ou seja, ao objetivo político a ser alcançado no conflito.

Esse condicionamento tem sua natureza em fatores políticos e jurídicos. Uma aliança político-militar entre duas nações, por exemplo, pode fazer com que comportamentos agressivos para com uma terceira sejam adotados por uma delas com o objetivo político de estreitar os laços daquela aliança.

Fatores de natureza jurídica também costumam condicionar, enormemente, as ações militares. O Direito do Mar, por exemplo, ramo dinâmico do Direito Internacional, certamente condicionará as ações militares que tenham o mar como objeto. A largura de até 12 milhas para o mar territorial, seguidas de mais 188 milhas para a zona econômica exclusiva, com os respectivos direitos do Estado costeiro, assim como suas respectivas contrapartidas, que são os direitos de passagem inocente e em trânsito por estreitos internacionais, e a liberdade de navegação aplicada àquela zona, são fatores de ordem jurídica que limitarão ou, pelo menos, condicionarão a mobilidade de um Poder Naval durante uma crise político-estratégica.

Outras claras limitações de natureza jurídica às ações militares são aquelas decorrentes do Direito Internacional Humanitário, mais especificamente do seu ramo conhecido como Direito da Guerra. Desse Direito originam-se diversas limitações aceitas como costume ou normas internacionais como por exemplo: a necessidade de graduar o uso da força, o direito dos neutros à inviolabilidade de seu território e ao livre comércio, o direito de autodefesa como meio justificável para o uso da força, a proibição do uso de armas e métodos que causem perdas desnecessárias, e a preservação da população civil.

Compreendida a necessidade do condicionamento das ações militares aos fatores políticos e jurídicos acima exemplificados, dela decorre, naturalmente, a necessidade de que seja exercido, pelo nível político, um controle sobre as ações dos níveis estratégico e tático. Ocorre, porém, que este controle é impossível de ser exercido de forma direta em razão da complexidade das decisões em meio a um conflito, das distâncias envolvidas, da imprescindível rapidez e segurança nas comunicações e, até mesmo, porque é impossível que o nível político disponha de amplitude e profundidade de controle tão grandes que abarquem todos os escalões subordinados do Poder Militar.

Assim, é preciso que essas limitações ou condicionantes sejam identificadas antecipadamente e da maneira mais abrangente e flexível possível para que, sob a forma de Regras de Comportamento Operativo, possam fazer com que as ações militares, em geral, e navais, em particular, levem ao logro do objetivo político, adequando-se às diversas situações possíveis de ocorrer durante um conflito. Em se tratando de ações navais, a flexibilidade, característica do emprego do Poder Naval, faz com que sejam inúmeras as situações específicas nas quais os condicionamentos àquelas ações tornar-se-ão presentes, o que certamente dificultará o trabalho do planejador ao elaborar antecipadamente as Regras de Comportamento Operativo.

As Regras de Comportamento Operativo, estabelecidas antecipadamente, não deverão, necessariamente, ser promulgadas pelo nível político. Dependendo de suas implicações políticas e jurídicas, elas podem ter suas promulgações delegadas a comandos subordinados de nível estratégico e, até mesmo, tático. Torna-se indispensável, pois, que, ao serem estabelecidas Regras de Comportamento

Operativo, também sejam definidas quais as autoridades da cadeia de comando que estarão autorizadas a promulgá-las.

CONCLUSÃO

Os rumos que levam à conquista de um objetivo político estabelecido em um conflito pressupõem, inevitavelmente, o cerceamento da liberdade de ação de comandantes no mar, seja para evitar que ações que eles venham a tomar restrinjam o leque de opções possíveis na condução do conflito em nível político, seja para fazer com que suas ações mantenham-se orientadas pelas posições consideradas como adequadas ao alcance daquele objetivo. Esse cerceamento far-se-á através das Regras de Comportamento Operativo, previamente estabelecidas e adequadamente promulgadas.

Para o prévio estabelecimento das Regras de Comportamento Operativo será necessário que o planejador identifique, correta e amplamente quais fatores de natureza política ou jurídica poderão vir a condicionar as ações navais. Para a sua adequada promulgação será necessário que cada nível de comando autorizado a fazê-lo selecione aquelas regras que, de maneira mais objetiva possível, contribuam para a efetivação da posição política adotada para o conflito, procurando, concomitantemente, que elas não tolham o grau necessário de liberdade de ação da condução a nível político.

Voltando à nossa situação hipotética, pode-se dizer que, à vista do que foi tratado até aqui, a promulgação da Regra de Comportamento Operativo de "evitar a violação do espaço aéreo de país neutro", ao comandante do GT formado pela *Justiça* e pela *Indomável*, deveria se fazer com base nas respostas às seguintes perguntas as quais, infelizmente, a concisão

da situação apresentada não permite responder.

— Qual seria a posição política adequada para com o país neutro em face de crise irrompida?

— Além do sempre preconizado, mas nem sempre acatado, respeito às normas do Direito Internacional, existiria algum tipo de compromisso com o país neutro — aliança ou antagonismo — que, ao indicar cuidados especiais com seus direitos, acarretaria limitações às nossas ações táticas?

— Ao não se respeitar a soberania do país neutro em seu espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, qual o risco de ser detectado?

— Uma vez detectado, a vantagem advinda da violação compensaria o ônus político provocado pelo desrespeito ao Direito Internacional?

— A Regra de Comportamento Operativo de evitar invadir o espaço aéreo de países neutros deveria ser promulgada desde o suspender do GT para exercícios em uma área marítima afetada pela crise?

— Haveria segurança e rapidez suficientes nas comunicações para promulgar novas Regras de Comportamento Operativo decorrentes de um possível agravamento da crise?

— Poderia ser deixada ao comandante a decisão de invadir, ou não, o espaço aéreo de um país neutro?

O teor destas perguntas, feitas, exclusivamente, com vista à promulgação da Regra de Comportamento Operativo discutida, sugere, em que pese o risco de pecarmos por excesso de simplificação, que os seguintes aspectos devem ser levados em conta antes da promulgação das Regras de Comportamento Operativo, para que a interferência na liberdade de ação de um

comandante no mar seja mantida na medida necessária à obtenção do objetivo político estabelecido:

— Com base na natureza da tarefa (adestramento, presença naval, demonstração de força, controle de área marítima, etc.) atribuída à unidade ou força naval, na sua área geográfica de atuação e em eventuais planos contingentes, deverão ser levantadas as possíveis interações com forças inimigas e neutras e, em função delas, selecionadas as Regras de Comportamento Operativo adequadas. Este procedimento evitará que Regras não afetadas diretamente à área de atuação daquela unidade, ou força naval, sejam promulgadas e acabem por tirar, desnecessariamente, a liberdade de ação do comandante, além de confundir-lo.

— A decisão de promulgar uma Regra de Comportamento Operativo deverá ser tomada pelo nível de decisão adequado, sob pena de, ao ser tomada sem o necessário respaldo e coerência políticos, vir a promulgar uma regra que contrarie a orientação política geral adotada para o conflito ou que limite, desnecessariamente, a liberdade de ação de um comandante no mar. Obviamente, para que a promulgação como um todo atenda ao princípio da simplicidade, será preciso que o número de pessoas com autoridade para promulgá-la seja reduzido ao mínimo necessário.

— Mesmo que as possíveis interações tenham sido bem levantadas, poderá ocorrer uma mudança no cenário que provoque a necessidade da promulgação de novas Regras de Comportamento Operativo. Neste caso, a rapidez e a segurança nas comunicações serão, mais uma vez, vitais. Apesar das inúmeras possibilidades que a tecnologia de hoje oferece às comunicações, deve-se levar em conta que elas sempre representam um elemento crucial, e normalmente vulnerável, na guerra naval.

Além do mais, um comandante no mar que não confia na rapidez e na segurança do sistema de comunicações que o liga a seu chefe e a seus subordinados conta, de antemão, com um extraordinário obstáculo ao cumprimento da sua missão que, atuando dentro da sua própria mente, dificultará suas decisões, através da autolimitação da sua liberdade de ação.

— A máxima de Clausewitz de que “a guerra é a continuação da política por outros meios”² leva à compreensão de que as ações militares de nível estratégico e tático devem se subordinar à consecução de objetivos políticos nítidos. Para isso, não só é imprescindível que o nível de condução político do conflito seja capaz de defini-los e adequadamente divulgá-los mas, também, que seja, nos níveis estratégico e tático, capaz de aplicar essa máxima às ações navais, para o que as Regras de Comportamento Operativo se apresentam como valioso instrumento.

Seria muito cômodo, como comandantes, não nos sujeitarmos a nenhum condicionamento político, deixando que as ações que porventura se desviassem dos rumos

necessários à obtenção do objetivo maior fossem posteriormente remendadas através de compromissos políticos, nem sempre favoráveis à nação.

Nós, marinheiros, cultuamos, por formação, o valor da autoridade e do poder de decisão de um comandante no mar. E não poderia ser diferente. Nossas próprias experiências como homens do mar, associadas ao estudo da rica e secular História Naval, nos ensinam o quão dignificante e peculiar é a vida daqueles que têm na solidão do mar seu ambiente de trabalho e seu palco de luta. Só estes são capazes de compreender a razão do enorme poder de decisão e da infinita responsabilidade atribuídos a um comandante no mar. Entendemos, no entanto, que o cerceamento da sua liberdade de ação, através de Regras de Comportamento Operativo bem elaboradas e promulgadas, durante um conflito, não se contrapõe a essa tradição. Muito pelo contrário, acreditamos que essas Regras contribuem de maneira fundamental para que as decisões de um comandante sejam tomadas de modo mais objetivo, coerente e, conseqüentemente, eficaz.

BIBLIOGRAFIA

- AGUIRRE, Horácio Justiniano. *Estratégia Naval-Temas* — Academia de Guerra Naval. Valparaiso Chile. 1985.
EUA, Naval War College. NWP.9. *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. Newport.
GALLIE, W.B. *Os Filósofos da Paz e da Guerra: Kant, Clausewitz, Marx, Engels e Tolstói*. Editora Universidade de Brasília. 1979.
SWINARSKI, Christophe. *Introdução ao Direito Internacional Humanitário*. Escopo Editora. Brasília 1988.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

< VALORES > / Liderança /; Comportamento operativo;

2. A expressão completa citada por Clausewitz em sua obra — *Da Guerra* — foi: “a Guerra não é simplesmente um ato político mas um verdadeiro instrumento político, uma continuação das relações políticas, uma gestão das mesmas com outros meios”.

AUTORIDADE E RESPONSABILIDADE

JOSÉ ARMANDO GOMES BONFADINI
Capitão-de-Corveta

INTRODUÇÃO

A administração tem sido alvo de grande interesse por parte da sociedade em todo o decurso da história civilizada. Desde o aparecimento das primeiras tribos humanas já se notavam relações de *autoridade e responsabilidade*. Na Roma antiga, o desenvolvimento de técnicas administrativas já era considerável. A existência de magistrados romanos, com suas áreas de autoridade funcional e graus de importância, indicava uma relação hierárquica característica da estrutura organizacional. Através do uso coerente da *delegação de autoridade* e da conseqüente *responsabilidade*, a cidade de Roma expandiu-se com uma eficiência de organização jamais observada.

Com o passar do tempo, os sistemas organizacionais se ampliaram e tornaram-

se complexos, porém as relações de autoridade e responsabilidade basicamente permaneceram as mesmas. Através das contribuições de Frederick Taylor e Henry Fayol, delineou-se uma teoria da administração. Porém, a inquirição e a pesquisa administrativa, em que acadêmicos têm trabalhado ao lado de praticantes, é fato recente.

O presente trabalho (apresentado no Curso Superior da Escola de Guerra Naval, em 1992), pretende mostrar a importância das relações de autoridade e responsabilidade dentro do processo administrativo e basicamente nas estruturas organizacionais.

Durante o desenvolvimento serão apresentados os diversos padrões de autoridade, as responsabilidades conseqüentes e indicar-se-ão critérios para uma boa delegação de autoridade.

Conclui pela necessidade de uma competente delegação e pela utilização da autoridade carismática, demonstrando a importância de desenvolver-se uma liderança aceita pelos subordinados, sempre buscando exigir do subordinado a respectiva responsabilidade pela autoridade que lhe foi delegada.

Por fim, demonstra que os conceitos apresentados aplicam-se com propriedade à carreira naval.

CONCEITOS BÁSICOS

Podemos definir administração como processo de criação e manutenção de um ambiente interno de trabalho onde indivíduos, em grupos organizados, possam trabalhar eficientemente com vistas à consecução das metas do grupo. Cabe ao administrador a responsabilidade de empreender ações calculadas que permitam tal feito. Ao empreender seu trabalho, ele busca atender às funções da administração, quais sejam: *planejamento, organização, designação de pessoal, direção e controle*. Tais funções distinguem claramente a tarefa do administrador das atividades não administrativas do especialista ou técnico (10:5).

A função organização preocupa-se com a determinação do quadro estrutural de cargos, títulos, atribuições básicas e relações formais de autoridade e responsabilidade.

Na base da tarefa administrativa acha-se o conceito de *autoridade e responsabilidade organizacional*.

Embora o termo *autoridade* seja empregado de diversas maneiras por estudiosos de administração, Koontz & O'Donnel apresentam a seguinte definição padrão: "O poder legal ou legítimo, ou direito de comandar ou de agir" (10:61).

O processo de organizar abrange a especificação de relações de autoridade

entre superiores e subordinados. A *responsabilidade* provém dessas relações e do fato de alguém ter autoridade para exigir determinadas tarefas de outras pessoas. A autoridade emana, então, do superior para o subordinado, quando deveres são designados pelo primeiro e o segundo fica investido de uma parte do poder do superior para comandar pessoas, assumindo perante o superior a responsabilidade pela execução desses deveres.

Não se deve confundir *autoridade* com *poder*. *Autoridade* é o direito de fazer algo. *Poder* é a capacidade de realizar algo. Muitas vezes, os chefes têm autoridade, mas não possuem a capacidade para fazer algo ou vice-versa. Qualquer dessas condições são indesejáveis nas organizações. O ideal é que os chefes de diferentes níveis recebam em igual medida autoridade e poder.

Para um funcionamento eficiente da organização e treinamento de dirigentes, a autoridade deve ser delegada ao nível mais baixo possível. Já a responsabilidade, sendo uma obrigação devida ao superior, não pode ser delegada ao nível hierárquico mais baixo. O chefe mantém o seu grau de responsabilidade perante seu superior, devendo exigir, porém, do subordinado responsabilidades perante ele próprio, pela autoridade delegada.

PADRÕES DE AUTORIDADE

Para analisarmos os diversos tipos de autoridade, partamos das teorias do sociólogo alemão Max Weber, criador da Sociologia da Burocracia.

Max Weber nada mais fez que estudar um tipo ideal, um modelo puro de burocracia. Na realidade, nenhuma organização corresponde exatamente ao tipo ideal de burocracia descrito por Weber. Muitas organizações aproximam-se bastante, como

a Igreja e as Forças Armadas, mas não se confundem com ele.

Weber distingue três tipos de sociedade:

sociedade tradicional — onde predominam características patriarcais e patrimonialistas, como a família, o clã, a sociedade medieval;

sociedade carismática — onde predominam características místicas, arbitrarias e personalistas, como nos grupos revolucionários e partidos políticos;

sociedade legal, racional ou burocrática — onde predominam normas impessoais e uma racionalidade na escolha dos meios e dos fins, como nas empresas, nos estados modernos e nos exércitos.

A cada tipo de sociedade corresponde, para Weber, um tipo de autoridade. Segundo ele, “*autoridade* significa a probabilidade de que um comando ou ordem específica seja obedecido”. Essa obediência poderia ser determinada por algum motivo, a saber:

— por mero hábito, ou seja, pelo costume adaptativo ao comportamento rotineiro (*autoridade tradicional*);

— por mera afeição, ou seja, por dedicação puramente pessoal ao indivíduo de quem recebe o comando (*autoridade carismática*); ou

— por mero interesse em determinada situação motivada pela conveniência do indivíduo (*autoridade legal, racional ou burocrática*) (7:10).

Poder, para Weber, significa a probabilidade de impor a própria vontade dentro de uma relação social, mesmo contra qualquer resistência e qualquer que seja o fundamento dessa probabilidade.

A *dominação* significa “que uma vontade manifesta (ordem) do dominador ou dominadores destina-se a influenciar a conduta de outros (dominados), de tal modo que ocorre como se os subordinados fizessem do conteúdo da ordem por si mesmo a

máxima de sua conduta (*obediência*)” (7:11).

Todavia, uma estrutura de poder não pode se basear simplesmente na dominação. Para Weber, há uma influência entre o poder de controle e a capacidade de justificar, isto é, *legitimar* o seu exercício. Assim, estabelece uma tipologia baseada nas fontes e tipos de *legitimidade* aplicados e não nos tipos de poder empregados. Dessa forma, a *autoridade legítima* também pode ser *tradicional*, *carismática* ou *racional* (legal ou burocrática).

A autoridade racional ou burocrática é a que mais nos interessa do ponto de vista profissional, visto que toda estrutura militar é baseada nela. Porém, no dia-a-dia, devemos cultivar, para o melhor desempenho das nossas funções, um pouco da autoridade carismática e nos valermos, por vezes, da autoridade tradicional. Verificamos isto quando os subordinados aceitam as ordens do superior, não apenas pelo seu posto ou função, mas porque as consideram justificadas, à vista da influência da personalidade e da liderança do superior com o qual se identificam, criando um clima de trabalho harmonioso e produtivo. Quantas vezes as ordens são justificadas porque essa sempre foi a maneira pela qual as coisas foram feitas. E, quantas vezes, sentimos uma grande impedância de toda estrutura informal para modificarmos uma situação que já se consolidou pelo costume. Esses traços da autoridade tradicional estarão sempre presentes e teremos de saber identificá-los e manipulá-los dentro daquilo que se convencionou como *teoria formal da autoridade e teoria da aceitação da autoridade*.

O conceito de autoridade como sendo poder transmitido de instituições básicas a administradores individuais foi denominado *autoridade formal* (10:63). Dentro de nossa forma democrática de governo, o

direito no qual se baseia a autoridade administrativa tem sua origem na garantia da propriedade privada, pela Constituição, que é uma criação do povo. Dessa forma, a sociedade, através do governo, é a origem da qual emana a autoridade. Toda instituição social é moldada por inúmeras regulamentações legislativas e pelos costumes da sociedade. No caso da Marinha, toda a estrutura formal está descrita na sua organização básica, sendo a autoridade formal relativa a cada posição organizacional delegada por decretos, portarias ou ordens de serviço; expedidos por quem detém a competente autoridade para tal.

A *teoria da aceitação* expõe, em linhas gerais, que um administrador terá autoridade sobre um grupo desde que a mesma seja *aceita* pelos subordinados; que suas ordens sejam compreendidas e que o grupo as reconheça como dentro dos objetivos da organização.

O erro fundamental dos teóricos da aceitação reside não só em conceber a autoridade sem sanções como também em desconsiderar o poderoso efeito das instituições sociais, as quais conferem poderes que ultrapassam os desejos individuais. A ordem, no comportamento organizado, não pode ser conseguida sem autoridade, de vez que é esta força que unifica o grupo social (10:65). Na realidade, o que os teóricos estão discutindo não é a autoridade, e sim a *liderança* — a habilidade em persuadir outros a trabalhar bem para atingir um objetivo grupal. A liderança, do mesmo modo que a autoridade, é essencial aos administradores.

Existe também uma teoria ligada às qualidades pessoais de *competência técnica*. É o caso do indivíduo que exerce o comando através de seu magnetismo pessoal e do seu conhecimento técnico e experiência profissional, suprimindo soluções acertadas ou conselho salutar. Não neces-

sariamente um administrador precisa ter conhecimentos técnicos especializados, e sim saber como utilizar aqueles de seus subordinados. No caso da Marinha, o chefe de departamento ou encarregado de divisão, normalmente, além de administrador, é um técnico cursado no assunto referente ao seu departamento ou divisão. Dessa maneira, seu conhecimento e, dentro do possível, sua experiência fornecerão soluções e conselhos que se traduzirão em confiança nas suas palavras e na *aceitação*, por parte dos subordinados, do seu comando, da sua liderança e, conseqüentemente, da sua autoridade.

Mas, acima de tudo, é preciso não desprezar a importância da autoridade formal com seus fundamentos institucionais. Amparada nas qualidades de liderança implícitas na teoria da aceitação, a autoridade formal é fundamental para o encargo administrativo. Uma vez existente, ela pode ser delegada ou negada, bem aproveitada ou sujeita a abusos, e tão útil, em mãos capazes, quanto ineficiente, em mãos ineptas. Achar que todo administrador deva ser um líder é uma futilidade. Numa sociedade desenvolvida, existem milhares de administradores e poucos líderes. Individualmente, um administrador é apenas mais um colega de trabalho. Talvez ele deva sua posição inteiramente ao seu próprio mérito e ao seu comprovado desempenho. Porém, ele deve sua autoridade e seu prestígio totalmente à sua instituição. Na realidade, os administradores são membros do *grupo de liderança*. O grupo, no entanto, ocupa uma posição de destaque, proeminência e autoridade.

RESPONSABILIDADE

Uma pessoa integrando uma organização assume responsabilidade quando é designada para exercer uma função ou

executar uma tarefa. O conjunto total das responsabilidades individuais é o que constitui a tarefa global da organização (5:III-6). No caso da Marinha, temos a Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA), que define as responsabilidades gerais dos diversos postos, cargos e funções de oficiais e praças. Nos navios existe a Organização Interna Administrativa (OIA), assim como o Regimento Interno (RI) nas organizações de terra, para definir os deveres e responsabilidades específicas de cada elemento dentro da estrutura organizacional.

Muitas pessoas têm a tendência a minimizar as responsabilidades que aceitam. Mesmo recebendo claras delegações de autoridade que lhes permitem resolver problemas e tomar decisões em sua esfera de ação, preferem consultar seus superiores. Essa relutância em aceitar responsabilidades é uma das maiores causas de ineficiência e atritos funcionais nas organizações.

Nas Forças Armadas é interessante que seja incentivada, em todos os escalões, a utilização plena da autoridade delegada. Paralelamente, deve ser reprimida a tendência de encaminhar para a resolução por escalões superiores o que claramente compete ao escalão subordinado. É essencial que os limites de responsabilidade pessoal sejam estabelecidos da maneira mais clara e específica possível. É fundamental que se faça uma distribuição criteriosa de trabalho e que se definam bem as responsabilidades de cada grupo ou elemento.

A DELEGAÇÃO DE AUTORIDADE

A delegação de autoridade é uma das artes elementares da administração. No entanto, a observação e o estudo das organizações e de situações administrativas levam à conclusão de que geralmente não

é bem praticada. O que vem a ser *delegar*? Pode ser definido como: "atribuir trabalho, responsabilidade e autoridade, de modo que os subordinados possam utilizar ao máximo as suas habilidades" (13:203).

O processo completo de delegação compreende a *designação de tarefas*, a *delegação de autoridade* para execução dessas tarefas e a *exigência de responsabilidade* para sua execução. A designação de uma tarefa, sem autoridade para executar, não tem sentido, assim como não o tem a delegação de autoridade sem definição da área sobre a qual o poder deve ser usado. Como a responsabilidade não pode ser delegada, aquele que delega autoridade não tem outra alternativa prática senão exigir responsabilidade de seus subordinados.

CRITÉRIOS PARA DELEGAÇÃO

Talvez a melhor maneira de assegurar-se de que você delega bem está em dar maior ênfase aos resultados do que aos métodos.

É natural que se queira que os subordinados imitem seus métodos, mas eles não são iguais a você — em capacidade, conhecimento, experiência e ambição. Saliente bem o que você quer e os resultados esperados, deixando por conta deles o *como fazer*. Considere seus subordinados mais responsáveis pelos resultados do que pelos métodos.

A seguir, apresento algumas diretrizes que orientam uma boa delegação:

Execute um plano de organização com deveres, responsabilidades e autoridade definidos para cada uma das posições. Faça reuniões para explicar o plano e obtenha idéias dos subordinados.

Evite tomar decisões rotineiras. Para tal, defina políticas, rotinas e procedimentos predeterminados. Anuncie seus pro-

gramas e certifique-se de que todos os compreenderam. Obtenha sugestões dos subordinados e as aceite dentro do possível, procurando dar sempre uma satisfação ao subordinado. Para delegar, devemos fazer com que o subordinado tenha confiança em si próprio, muito embora ele possa se apoiar em você, se assim o permitir.

Evite delegar em excesso. Se você vai delegar, tem de educar. Treine cada pessoa nas suas novas responsabilidades e lhes dê algumas semanas ou meses na função, supervisionando-as de perto, antes de deixá-las à vontade. Muitos administradores abrem mão de tudo, de uma só vez, quando se refere a delegar, colocando seus subordinados numa posição de tudo ou nada, e depois se queixam quando não são bem-sucedidos.

Faça com que seus subordinados participem, por vezes, das reuniões com seu chefe. Essa é uma das melhores medidas para se preparar um substituto. Sempre que praticável, delegue aos seus subordinados a responsabilidade de comunicar o progresso ao seu superior em seu nome. Também tente inclui-los sempre que seu superior queira informações detalhadas em áreas do interesse deles.

Procure elogiar o subordinado pelo uso correto da autoridade delegada, se possível, perante o grupo. Essa atitude lhe servirá de motivação, lhe trará prestígio e será um exemplo para os demais.

Ao delegar, esteja atento ao problema da *unidade de comando*, de modo que a atividade seja dirigida por um só chefe. O chefe de departamento, por exemplo, deve evitar tomar decisões na esfera de autoridade de seus encarregados de divisão. Se tal ocorrer, poderá gerar mal-estar e confusão, pois os subordinados não saberão de quem têm de receber ordens ou buscar orientação para um determinado assunto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A autoridade investe o administrador do direito reconhecido de dirigir subordinados para que desempenhem atividades congruentes com a obtenção dos objetivos da organização. Porém, a existência da autoridade não subentende o uso arbitrário da mesma. Um administrador pode literalmente dar ordens aos seus subordinados, ou pode pedir, sugerir, persuadir ou vencê-los com bajulações; pode recorrer também a técnicas de direção, como conselhos, ensino, sugestão indireta ou fazer com que uma decisão se imponha para resolver uma discussão entre partes distintas. Mas, seja como for que a autoridade seja aplicada, o administrador tem de a possuir, e a sua distribuição pela organização tem de ser coordenada.

A autoridade é um instrumento para conferir a um papel organizacional os meios de fazer algo criativo e não apenas uma invenção social para dar *status* e poder às pessoas.

Como vimos, a capacidade de liderança do administrador é um fator importante. O verdadeiro êxito depende de se influenciar os subordinados, conseguindo se obter as coisas, bem feitas, por intermédio das pessoas. Uma administração hábil origina uma situação em que os subordinados verificam que suas melhores oportunidades advêm da obediência aos superiores que mereçam respeito.

Entretanto, o propósito da autoridade é assegurar que os planos sejam coordenados e as tarefas designadas a pessoas capazes de executá-las. Uma ênfase excessiva nas relações humanas muitas vezes esquece o fato de que as melhores relações nascem do desempenho grupal bem-sucedido. Isto não impede que se considere as relações interpessoais e o elemento humano como aspecto importante. Porém, a liderança

administrativa reclama muito mais do que relações interpessoais suaves.

Como a *autoridade* é o poder de executar tarefas e a *responsabilidade* a obrigação de realizá-las, verifica-se que a autoridade necessária para tanto deve corresponder à responsabilidade. Às vezes, delega-se autoridade suficiente, mas aquele que a recebe não é responsabilizado pelo uso adequado da mesma. Isto é um caso de má direção e controle que não se coaduna com a paridade que deve existir entre autoridade e responsabilidade. Por vezes, ocorre o contrário, quando os administradores responsabilizam seus subordinados por atividades que eles não têm poderes para exercer. Isto ocorre em organizações que não têm organograma e onde as relações não são delineadas em minúcias.

A teoria formal de autoridade é abstrata e impessoal. A teoria da aceitação será válida se a entendermos como originária da habilidade pessoal do superior em persuadir os outros a trabalhar bem, função do exercício da liderança e da constante motivação pessoal.

Apesar da rigidez da estrutura militar e

das relações superior-subordinado, acredito que tudo que foi analisado se aplica com perfeição à nossa profissão. Foi isto que nos foi ensinado desde a nossa formação na Escola Naval. Na nossa carreira, somos preparados para utilizar a comunicação com os subordinados, motivando-os e sendo um exemplo de homem e militar, através de atributos morais e de competência técnica que nos são exigidos a todo instante. A força da estrutura formal é uma ferramenta necessária e útil que, porém, tem de ser usada com parcimônia, critério e honestidade de propósitos.

A delegação de autoridade torna-se uma necessidade à medida que o administrador não pode supervisionar todo o pessoal que está sob seu comando.

A manutenção de um ambiente interno sadio, a constante comunicação com os subordinados, a valorização dos mesmos pelo bom uso da autoridade, a disposição para aceitar falhas e a colocação adequada do problema da unidade de comando são normas que o administrador deverá seguir para garantir uma boa delegação de autoridade.

BIBLIOGRAFIA

1. ADMINISTRAÇÃO japonesa. Um estilo diferente. *Revista Indústria & Produtividade*. Rio de Janeiro, 17(186): 41-44, out. 1984.
2. BRASIL, Ministério da Marinha. *Ordenança Geral para o Serviço da Armada*, Brasília, 1987.
3. _____. Diretoria de Ensino da Marinha. DENEM-301. *Manual de organização e administração da divisão*. Rio de Janeiro, 1977.
4. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-201. *Organização do Comando*. Rio de Janeiro, 1972.
5. _____. EGN-202. *Elementos básicos de organização*. Rio de Janeiro, 1972.
6. _____. FI-220A. *Organização da Marinha do Brasil*. Rio de Janeiro, 1972.
7. CHIAVENATO, Idalberto. *Teoria geral da administração*. 2. ed., São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, 1979. v.2.
8. DEUTERMANN, P.T. CMG (Ref^o) US Navy. *Comando e controle administrativo*. Trad. João Osvaldo Pirassinunga. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 111 (4/6): 81-86, abr./jun. 1991.
9. DRUCKER, Peter Ferdinand. *Administração, tarefas, responsabilidades, práticas*. São Paulo, Pioneira, 1975. 3v.
10. KOONTZ, Harold & O'DONNELL, Cyril. *Princípios de administração: uma análise das funções administrativas*. 10. ed. São Paulo, Pioneira, 1976. 2v.
11. LEAL, Antônio José Brasílio de C.M. Os sistemas e as estruturas de comando. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 109 (10/12): 65-73, out./dez. 1989.

12. LEITE, Reinaldo Ferreira. *Administração*. Rio de Janeiro, Ed. Max, 1989.
13. LOEN, Raymond. *Administração eficaz*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1973.
14. LODI, João Bosco. O fim da administração está próximo. *Exame*. São Paulo, 295: 66-67, 22 fev. 1984.
15. MOTTA, Fernando C. Prestes. *Teoria geral da administração*. 5. ed. São Paulo, Pioneira, 1976.
16. NAPOLITANO, Maria Cristina, A. Teoria Z- produtividade e eficiência japonesa. *Revista Indústria & Produtividade*. Rio de Janeiro, 17 (1991): 45-49, mar. 1985.
17. OLIVEIRA, Lucimar Luciano de. Liderança militar. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 111 (4/6): 47-55, abr./jun. 1991.
18. QUINTELA, H.M. Técnicas japonesas aplicadas à administração brasileira. *Revista IBM*. Rio de Janeiro, 5 (15): 10-16, mar. 1983.
19. ROCHA, Raymundo Sant' Anna. O comando de um navio de guerra e a prática de teorias motivacionais. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 110 (10/12): 59-66, out./dez. 1990.
20. TENÓRIO, Fernando Guilherme. Weber e a burocracia. *Revista do Servidor Público*, Brasília, 109 (4): 79-89, out./dez. 1981.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

< ADMINISTRAÇÃO > / Responsabilidade / ; Autoridade; Delegação de Autoridade;



OBRA DO BERÇO

ADRIANA PAULA CAMPOS BORGES
Estagiária de Jornalismo do SDGM

Criada no dia 26 de setembro de 1945, sob a presidência da Sr^a Carlota Alencastro Guimarães Fróes da Fonseca, carinhosamente chamada de "Dona Lolota", a Obra do Berço tinha por objetivo, na época, confeccionar peças de enxovais para os filhos de marinheiros, cabos e soldados que estivessem servindo sob a jurisdição do 1^o Distrito Naval, no Rio de Janeiro. Esta obra de caráter assistencial era formada por um grupo de senhoras, esposas de oficiais das três Forças Armadas.

A história desta obra filantrópica teve início, na realidade, com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Um grupo de devotas senhoras, que se reuniam semanalmente na Sede do Clube Naval, começou a preparar agasalhos para oficiais e marinheiros em operações de guerra. Mais tarde, a elas juntaram-se as esposas dos oficiais da Missão Naval Americana.

Terminada a guerra, o grupo decidiu aproveitar o entusiasmo e a amizade reinantes e continuar com as reuniões das quartas-feiras, estabelecendo uma espécie de tradição, mas, desta vez, costurando roupas que seriam distribuídas, juntamente com brinquedos, aos filhos dos marinheiros, por ocasião do Natal. Posteriormente, oficializada pela Diretoria do Pessoal, essa contribuição foi ampliada, com a confecção de enxovais para os filhos recém-nascidos.

Com o aumento do serviço e do número de senhoras colaboradoras, os encontros semanais passaram para a Sede Náutica do Clube Naval, na Ilha Piraguê. Aquelas senhoras tornaram-se parte integrante do chamado Departamento Feminino de Assistência à Família do Marinheiro, o qual, em 1952, após sete anos de trabalhos voluntários, recebeu da



Marinha brasileira a Ordem do Mérito Naval.

Em 1945, graças à subvenção do Ministério da Marinha e, muito especialmente, ao dedicado trabalho das associadas, foram distribuídos presentes a cerca de 3.000 crianças; em 1946, para 3.600; em 1947, para 4.200, e em 1948, para 4.800 crianças.

Em abril de 1951, foi criada a filial do Recife da Seção Feminina da Casa do Marinheiro, sob o patrocínio da Sr^a Harold Reuben Cox. As reuniões de costura eram realizadas na própria residência do comandante do 3^o Distrito Naval, onde, todas as semanas, as senhoras de oficiais de Marinha, bem como senhoras da sociedade do Recife, confeccionavam enxovais para os filhos de praças e civis assemelhados servindo naquela área.

No ano de 1951, foram distribuídos 120 enxovais para recém-nascidos e, no Natal, entregues mais de mil peças de roupas, brinquedos e guloseimas a crianças de 1 a

10 anos de idade. Em 1952, este número elevou-se para 134, atingindo 162 em 1953.

As festas natalinas nas repartições e nos navios da Marinha do Brasil sempre foram uma tradição. As senhoras da Obra do Berço, para comemorarem o encerramento das atividades de cada ano, organizavam uma cerimônia para o pessoal civil e militar e suas respectivas famílias.

Até o final dos anos 50, os enxovais confeccionados pelas senhoras da Obra do Berço continham um total de 35 peças: um cobertor, dez fraldas de morim, duas fraldas de lã, uma mamadeira, uma saboneteira, uma caixa de talco, três babadores, três cinteiros, quatro camisolinhas-de-pagão, quatro sapatos de lã, uma camisola de opala, um casaquinho de tricô e uma camisa de batizado. A partir de 1958, cada enxoval passou a conter 42 peças.

No Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, um grupo de senhoras também se reunia, várias vezes por mês, na Sede do

Departamento Industrial para preparar enxovais de recém-nascidos aos filhos dos seus servidores. Aquelas senhoras eram conhecidas como as Voluntárias do Arsenal de Marinha.

Após 20 anos de trabalho voluntário, no dia 26 de abril de 1965, graças a um acordo entre o Comando do 1º Distrito Naval e o adido naval dos Estados Unidos, a Obra do Berço recebeu uma doação do povo americano, através do Programa *People to People*.

Em 1974, reconhecendo a Marinha, mais uma vez, a contribuição das senhoras da Obra do Berço ao Serviço de Assistência Social, conferiu-lhe a Medalha Amigos da Marinha.

UMA TARDE EMOCIONANTE

Em uma tarde de quarta-feira, 31 de março de 1993, ao visitarmos a Obra do Berço, na Sede Náutica do Clube Naval, na

Ilha do Piraquê, foi impressionante constatar, após tantos anos de trabalho voluntário, o entusiasmo e o esforço despendido pelas senhoras na confecção de peças de enxovais para recém-nascidos.

Este notável trabalho de assistência social, que completará o seu 48º aniversário este ano, está sob a presidência da Srª Maria Sueli Canelas, esposa do comandante do 1º Distrito Naval, e direção da Srª Nina de Abreu.

Ao ver pela primeira vez a Obra do Berço, temos a atenção despertada pela dedicação e seriedade demonstradas por este grupo de associadas, que vêm prestando seus serviços à família dos marinheiros e graduados, demonstrando um espírito de elevado valor cívico, amor ao próximo e interesse pelo bem-estar daqueles que devotam seus serviços à Pátria.

Nos dias de hoje, o enxoval contém 24 peças: 12 fraldas, duas toalhas de banho, um cobertor, uma calça enxuta, um conjun-





to de flanela, um conjunto de popeline, um casaquinho com dois sapatinhos, uma mameadeira, um alfinete e três camisas. Juntamente com os enxovais é enviado um manual com ensinamentos de psicologia, intitulado *Os primeiros socorros em psicologia do desenvolvimento*, escrito e produzido pela Diretoria de Ensino da Marinha, que tem por objetivo ensinar às mães como cuidar bem dos filhos recém-nascidos.

As senhoras deste grupo recordam, com saudades, todo o esforço e dinamismo da pioneira da Obra do Berço, a Sr^a Carlota Alencastro Fróes da Fonseca, que, com determinação, construiu os alicerces desta grande obra de amparo à criança brasileira. D. Lolota, considerada um exemplo de generosidade e determinação, dirigiu os trabalhos do Departamento Feminino de Assistência à Família do Marinheiro por cinco anos e, lá, sentada à máquina de costura, passava as tardes das quartas-feiras. Seu marido, o Comandante Rodolfo

Fróes da Fonseca, também muito contribuiu para o sucesso da Obra do Berço.

Na sala de atividades da Obra do Berço, vimos um grupo de mais de 30 senhoras, que, distribuídas por seis seções, em um ambiente de alegria, confraternização e amizade, produziam com habilidade cada peça do enxoval. As colaboradoras formam equipes de trabalho distintas, de acordo com a aptidão de cada participante. Assim, identificamos a Seção de Corte de Tecidos, a Seção das Máquinas de Costura, a Seção de Costura e Arremates, a Seção de Pinturas, a Seção de Tricô e Crochê e a Seção de Empacotamento.

Sem descanso, os trabalhos são interrompidos somente uma vez por ano, dias antes do Natal, e retomados no mês de março. Antes das atividades cessarem, um estoque é armazenado para as solicitações no período de férias.

Cumpramos ressaltar como fato relevante o silêncio desta obra de assistência social prestada por senhoras que, durante todo o ano, não regateiam esforços e empenho

para amparar os servidores da Marinha do Brasil. A participação espontânea e dedicada das senhoras da Obra do Berço conquistaram, para elas, nestes 48 anos de

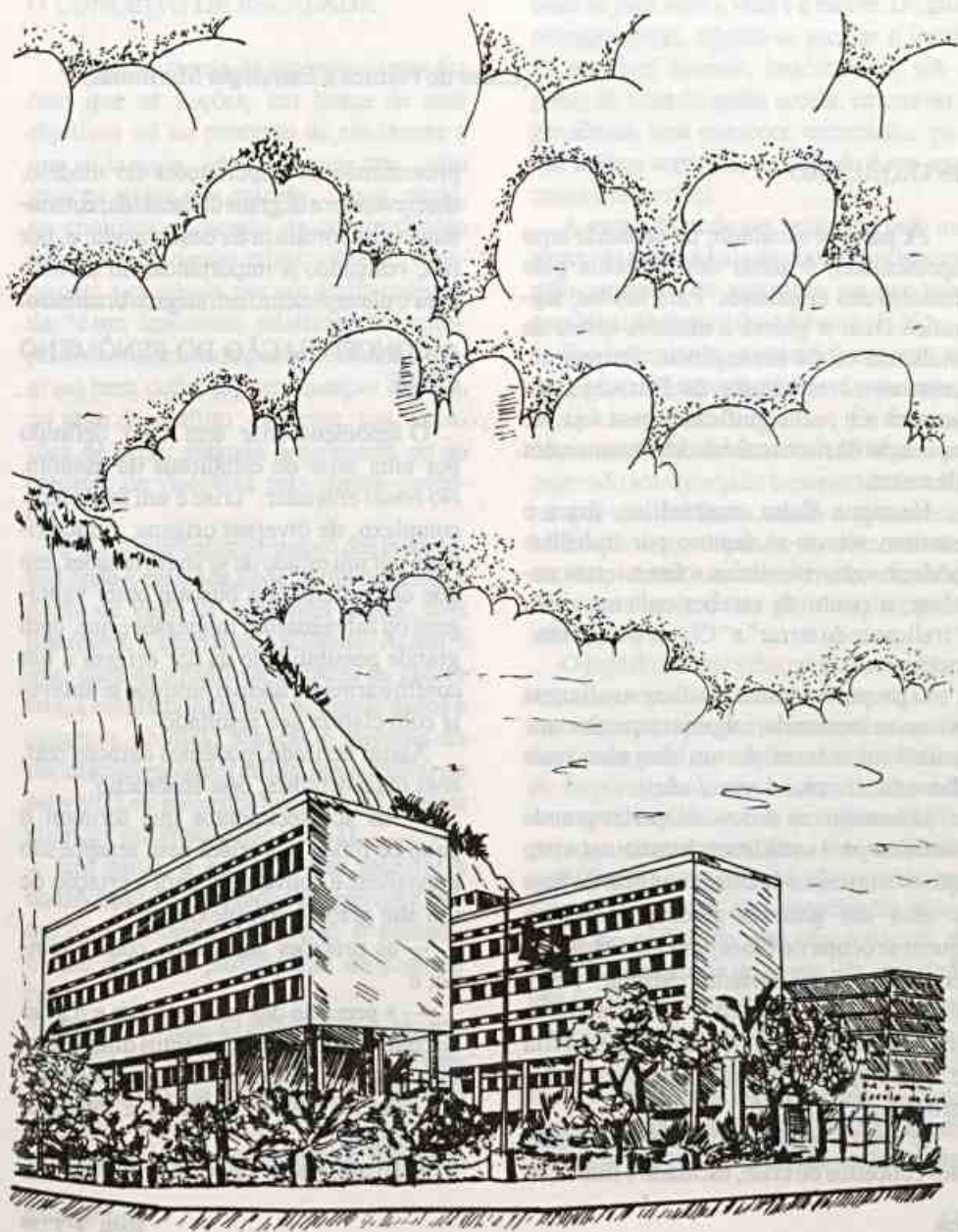
existência, o reconhecimento e a estima de inúmeras famílias, principalmente pela notável demonstração de solidariedade humana.



CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
< PSICOSSOCIAL > / Pessoal /; Obra do Berço;

SEÇÃO DA EGN

- Hermann Khan e a teoria da escalada
(Curso de Política e Estratégia Marítimas)
- A alternância do pensamento econômico
(Curso Superior de Guerra Naval)
- Mahan e a estratégia marítima. Suas idéias continuam válidas?
(Curso de Comando e Estado-Maior)



MURILO MARQUES GALVÃO DE QUEIROZ
Capitão-de-Mar-e-Guerra
CPEM-92

(Curso de Política e Estratégia Marítimas)

INTRODUÇÃO

A palavra *escalada*, no contexto aqui apresentado, é ainda desconhecida pela maioria dos brasileiros. Para muitos, significa levar a guerra a maiores níveis de violência ou de abrangência. Entretanto, somente os estudiosos de Estratégia assumem seu real significado, qual seja, de aceitação de riscos calculados em situações de crises.

Hermann Kahn, matemático, físico e escritor, tornou-se famoso por trabalhos audaciosos e visionários sobre o terror nuclear, a ponto de receber epítetos como "traficante do terror" e "Clausewitz da era nuclear".

O propósito deste trabalho é avaliar, da maneira resumida, alguns aspectos que envolvem o tema de um dos seus mais famosos livros, *A escalada*.

O assunto em si deve despertar grande interesse para os militares brasileiros, visto que a ocorrência de crises nos dias de hoje é uma das grandes preocupações para quem se ocupa do Planejamento Estratégico Nacional e, portanto, Militar. Além disso, pode-se especular que um dia o mundo voltará a conviver com a guerra fria e, nessa época, o Brasil já possuirá a sua arma nuclear.

O tema é aqui abordado dando ênfase aos conceitos de crise, escalada e limiar, a-

presentando as imperfeições do modelo; descrevendo os degraus da escalada; comentando a importância da desescalada; e, por fim, realçando a importância do assunto para o planejamento estratégico brasileiro.

A CONCEITUAÇÃO DO FENÔMENO CRISE

O fenômeno crise tem sido definido por uma série de estudiosos do assunto. No nosso entender, "crise é um fenômeno complexo, de diversas origens, caracterizado por um estado de grandes tensões, em que os participantes buscam obter vantagens ou salvaguardar interesses e que, com grande possibilidade de dar origem a um conflito armado, não permite que se anteveja com clareza seu resultado".

Assim definido, podemos caracterizar, com mais detalhes, esse fenômeno:

— os acontecimentos que formam o pano de fundo das crises nem sempre são previsíveis e convergem para a criação de um alto grau de complexidade;

— as pressões aumentam com o tempo; e

— a precisão das informações e o grau de controle dos acontecimentos diminuem, enquanto as incertezas e as tensões pessoais sobre os líderes políticos e militares aumentam.

A História tem mostrado que as ten-

sões e as crises internacionais não são um fenômeno dos tempos modernos. Mas, a maneira como são enfrentadas e como podem ser utilizadas em benefício próprio tem sido objeto de recentes estudos que procuram oferecer alternativas outras que não as militares.

O CONCEITO DE ESCALADA

O entendimento do fenômeno *crise* faz com que as nações, em busca de seus objetivos ou no processo de mudanças a que se lançam, admitam que um certo grau de riscos seja corrido. Desse modo, no complexo processo de administração (ou controle) dessas crises, abre-se espaço para a *escalada*, por nós assim entendida: "é um fenômeno relativamente complexo, caracterizado por um aumento (de grau) bem definido, nem sempre casual, no grau de conflito existente nas situações de crise, visando à supressão ou ao controle da violência pela contra-violência".

É claro que o entendimento dos fenômenos crise e escalada pode variar segundo o ponto de vista de diferentes países, seus interesses e objetivos nacionais. Assim é que, para os soviéticos, à época da guerra fria, a escalada significava: causar danos à estrutura política; separar o governo da população; e desmoralizar, desacreditar ou subverter os governos adversários ou suas alianças internacionais (1:352).

Em suma, a escalada visa facilitar a consecução de resultados desejáveis e evitar os indesejáveis, segundo o entendimento de cada participante do jogo de crises.

Como já visto, as crises podem ser utilizadas nas disputas internacionais e, nesses casos, servem de instrumento de pressão para as soluções pacíficas, já que as partes envolvidas, normalmente, não dese-

jam a guerra. Assim, assumindo certos riscos e esperando que o outro lado recue ou entre em acordo antes que o risco percebido se torne indesejável, parte-se para escalar a crise.

A escalada, em si, não é inevitável no processo de controle de crise. Antes de tudo, é uma *competição de riscos* (1:23), onde se joga com a vida e a morte. De uma maneira geral, admite-se escalar o limite do provável sucesso, buscando-se, sob o ponto de vista de quem escala, conservar a prudência, sem esquecer, entretanto, que, sob muitos aspectos, a escalada é um processo irreversível.

A escalada pode ser realizada pelo aumento da intensidade do conflito existente, pelo aumento de sua área ou por uma combinação desses dois fatores (1:26).

Evidentemente, no desdobramento de uma crise, é bastante provável que ambos os lados venham a escalar. O domínio dessa escalada, entretanto, não estará assegurado somente pela superioridade militar que um dos lados venha a apresentar. Mais que isso, depende de diversos elementos, como: moral elevada, decisões firmes e claras e alto grau de disciplina interna.

O jogo das crises e das escaladas implica em que os participantes tenham táticas e estratégias próprias às circunstâncias. De um modo geral, as nações não têm dedicado importância a esses assuntos, fazendo com que, muitas vezes, se vejam despreparadas nessas situações. Na realidade, essas táticas e estratégias são aquelas que devem ser usadas nas negociações e nos casos de persuasão, em um contexto de coerção. Os vários graus da escalada são opções táticas a serem utilizadas quando se procura persuadir o adversário a negociar, não devendo ser esquecido que táticas e estratégias ideais devem permitir que o outro lado possa encontrar saídas diplomáticas para as situações enfrentadas.

IMPERFEIÇÕES DO MODELO

O modelo ou a metáfora criada por Hermann Kahn para o entendimento, estudo e manipulação dos fenômenos de crise e sua escalada não consegue representar, com a exatidão desejável, a realidade vivida pelas nações. Assim, apresenta algumas imperfeições que precisam ser consideradas:

a) tendo sido criado no ambiente da guerra fria, define degraus que são adequados à política e à estratégia norte-americanas vigentes na ocasião, dando menor ênfase ao que seria o modelo soviético de escalada; além disso, atribuiu aos comunistas um comportamento militar que, na realidade, era aquele esperado pelos analistas norte-americanos.

De uma maneira geral, não se preocupa devidamente com o fato de que, havendo dois lados envolvidos em uma crise, pode haver duas avaliações e duas escaladas em andamento. É normal se supor que, na realidade, haja confusão e ambigüidade quanto à posição em que cada um dos lados imagina estar (e seu adversário), bem como quanto às estimativas que cada um faz das estimativas do outro (1:336).

Dentro dessa mesma idéia, o modelo é estabelecido a partir da estratégia de "abstenção de cidades, a não ser em represália" (1:266), apesar de reconhecer que os soviéticos pareciam achar que um dos melhores meios de derrotar um inimigo seria atacando sua sociedade;

b) muitos conceitos são tomados de forma absoluta, não observando que o que é válido para um dos lados nem sempre o é para o outro. Por exemplo, não considera o fato de que uma *guerra limitada* para uma nação pode ser considerada como *guerra total* para outra;

c) exagera (pelo menos para os que não possuem a cultura norte-americana) ao considerar que uma guerra nuclear pode

ser conduzida sob estrito controle e de forma racional. Admite que os líderes dos países envolvidos se comportarão de maneira racional e equilibrada na condução das hostilidades;

d) prevalecendo um equilíbrio do terror entre as partes envolvidas, admite que choques de interesses, se levados até à violência, podem ser contidos em nível ainda baixo dessa violência, à sombra de uma igualdade estratégica ou, pelo menos, do equilíbrio existente (1:196);

e) não tendo o mundo sofrido crises que escalassem a níveis muito elevados, dentro do contexto estabelecido pelas armas atômicas, é deficiente no trato das incertezas e das ambigüidades nos degraus superiores da escalada; e

f) é inadequado para o trato dos problemas existentes no processo inverso da escalada, ou seja, da *desescalada*, quando se desejar reverter uma situação de tensão.

LIMIARES DA ESCALADA

Os novos conceitos de crise e escalada só vieram modificar ligeiramente a idéia tradicional de limiar entre guerra e paz. Na realidade, os pontos estabelecidos, onde se altera a forma com que a violência é aplicada (ou contida), já existiam com outra roupagem no passado. Assim, os novos limiares foram criados mais para atender às novas condições criadas a partir do estabelecimento do *equilíbrio do terror*. Dentro do modelo estabelecido por Hermann Kahn, vamos encontrar seis limiares onde podem ser percebidas mudanças muito acentuadas no caráter da escalada (1:78). São eles:

a) não balance o barco — vivendo sob o *equilíbrio do terror*, os adversários relutam em iniciar uma crise que poderá escapar ao controle e evoluir para uma guerra total. Os riscos podem ser grandes demais em relação aos possíveis ganhos e ninguém

sabe qual a probabilidade da guerra ocorrer em diferentes circunstâncias;

b) a guerra nuclear é inconcebível — nesse ponto, a incredulidade nuclear é diminuída, o povo já não mais se sente seguro e as reservas nucleares que eram *irreais* se tornam ameaças reais, apesar de não terem sido empregadas ainda;

c) abstenção nuclear — já se admite o uso limitado e restrito de armas nucleares. É o mais discutido e importante dos limites estabelecidos pelo modelo, bem como o mais provável de ser respeitado, uma vez que, iniciado um conflito, nenhuma linha é tão facilmente definida e entendida como essa (1:157). Vencido esse ponto, dá-se o paradoxo entre continuar a escalada e o medo que isso acarreta. O fantasma da erupção (guerra sem limites) torna provável o fim da escalada, após o primeiro emprego das armas nucleares;

d) zona central isenta — o caminho para a violência em larga escala encontra-se aberto, não se respeitando mais a zona interior do inimigo. A guerra ainda pode ser feita em câmara lenta, sob controle, racionalmente e na base de represálias;

e) guerra central — a guerra central é levada a objetivos militares, evitando-se ainda danos à população civil;

f) ataque a cidades — a última das restrições é rompida e as cidades são atacadas. O modelo admite que elas sejam preservadas até o final, pois, sendo as guerras term nucleares de curta duração, é improvável que possam se constituir em objetivos militares de importância.

OS DEGRAUS DA ESCALADA

Entre o surgimento de uma crise e o desencadeamento de uma guerra total, existem muitos caminhos que podem ser seguidos pelos participantes do jogo. Esses caminhos apresentam-se como alternativas a

seguir e, no modelo proposto por Hermann Kahn, como degraus da escalada. Formam uma disposição linear (a ordem não é rigorosamente fixa) de níveis mais ou menos crescentes de intensidade da crise (1:74), mas que não precisam ser, necessária e inexoravelmente, todos seguidos.

No total, são 44 degraus possíveis de serem escalados. O conjunto de degraus estabelecidos entre dois limites pode ser visto como o conjunto das alternativas citadas acima e oferecidas, no momento oportuno, aos estrategistas envolvidos na condução da crise.

Os degraus da escalada foram agrupados em sete unidades: manipulação de subcrises; crises tradicionais; crises intensas; crises extravagantes; ataques centrais exemplares; guerras centrais militares; e guerras centrais civis.

Essas unidades, uma breve descrição de cada degrau e a citação de alguns exemplos históricos que os identifiquem são encontrados no Anexo A.

A DESESCALADA

Se o estudo da escalada não tem recebido a devida relevância por parte dos estudiosos de crises, muito menos tem sido atribuído à desescalada e ao processo de condução do fim das crises. Estes são considerados vitais para o processo de controle das crises e das próprias escaladas (1:353).

Uma ação (pressão), tomada por um dos participantes que escala, é logo sentida e compreendida pelo adversário. Mesmo assim, é preciso existir um canal de comunicações entre as partes, para que a crise possa ser mantida sob controle.

Na desescalada, a existência desse canal é ainda muito mais crítica. Atitudes que busquem aliviar pressões existentes precisam ser compreendidas por ambos os lados para que alcancem seus propósitos. Assim, a desescalada exige a aquiescência de am-

bos os lados e, nesse aspecto, é muito mais difícil de ser conduzida, principalmente porque pode dar margem a que se estabeleça um precedente (idéia de recuo) indesejável para uma das partes e que possa ser utilizado pelo adversário em uma crise futura.

Na desescalada, as concessões e a conciliação desempenham quase o mesmo papel que as exigências e a coerção na escalada. Entretanto, é necessário frisar que há muitos aspectos que não correspondem à *escalada ao contrário*, visto que a escalada pode ser um processo irreversível. Ainda assim, a desescalada é tratada como um processo inverso ao da escalada.

A IMPORTÂNCIA DOS CONCEITOS DE CRISE PARA O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DO BRASIL

Os países mais desenvolvidos têm procurado atribuir a importância que lhe é devida ao fenômeno das crises e seu controle. Assim é que têm estabelecido Conselhos de Crises, organismos políticos responsáveis, perante o chefe de estado, pelo controle e manobra de crises. Mesmo assim, muitas críticas existem quanto ao preparo dos governos desses países para fazer frente a tais situações. No caso do Brasil, observa-se que uma estrutura formal já existe para enfrentar situações desse tipo, mas que não foi adequadamente testada ainda.

Mais do que isso, percebe-se que os conceitos de manobra de crise não são uniformemente conhecidos pelos órgãos e pessoas envolvidos. A Escola de Guerra Naval, ambiente natural para a discussão e disseminação de tal assunto no âmbito da Marinha, por exemplo, trata o problema de maneira ainda muito tímida.

Numa época em que não se prevê guerras, essa deficiência se torna ainda mais crítica. Visto que o futuro é incorreto, um

país que não se aprofunde no estudo do espectro de possibilidades do uso de pressão, até mesmo de violência, acreditando poder manter-se preso a convenções, que a qualquer momento podem ser violadas por outros menos escrupulosos, corre, na realidade, um grande risco de ser derrotado em situação para a qual não se preparou devidamente.

Além disso, é o preparo que permite que as precauções preliminares de segurança para o país sejam adotadas e que medidas precipitadas, em situações reais de crise, sejam evitadas de modo a não causarem passos irreversíveis que levem a uma guerra certamente indesejável.

Sabendo-se, portanto, que as guerras nascem das crises, há que se considerar com bastante seriedade os requisitos, vantagens e deficiências de estratégias e táticas adequadas ao controle dessas possíveis situações.

Não se pode, ainda, esquecer que a condução de qualquer crise depende de como se estrutura o sistema de comando, controle e comunicações do país, área onde a preparação e as habilidades específicas se fazem necessárias. O grande segredo desses sistemas, na realidade, está na adequada preparação dos dirigentes dos altos escalões nacionais, dos planejadores militares, líderes políticos e analistas, que devem estar capacitados a manobrar as crises segundo os interesses nacionais.

Por fim, devem as Forças Armadas estar preparadas para serem usadas de maneira calculada, controlada e deliberada, como mais um instrumento de apoio a esses interesses.

Assim sendo, os conceitos de crise assumem capital importância para o país, na medida em que direta ou indiretamente devem condicionar o seu planejamento estratégico.

CONCLUSÃO

A metáfora ou o modelo apresentado por Hermann Kahn, em plena guerra fria, orientou sobremaneira a estratégia adotada pelos Estados Unidos da América frente a seus adversários soviéticos. Após o desmembramento do bloco comunista, ficou o mundo aparentemente livre do terror nuclear vigente até então. Apesar das armas nucleares continuarem a existir, estima-se que as possibilidades de ocorrência de uma guerra em que sejam empregadas diminuíram muito.

Entretanto, é preciso estar consciente de que a proliferação nuclear, embora reprimida, ainda existe. Muitas nações continuam a busca pelo armamento nuclear, como forma de proteção futura ou mesmo como instrumento de pressão para a consecução de objetivos nacionais ainda não alcançados.

Além disso, nada indica que a paz mundial seja mantida. Os antagonismos continuarão a existir entre as nações e as disputas se resolverão como o foram até os dias de hoje.

É assim, dentro de todo esse contexto internacional, incerto e perigoso, que consideramos as lições do modelo de Hermann Kahn como ainda válidas. Evidentemente que certas correções precisam ser estudadas e introduzidas em sua metáfora; como exemplos, uma redução no número de degraus existentes e algumas correções nas imperfeições do modelo, conforme citadas anteriormente neste trabalho.

Para o caso brasileiro, é especialmente útil, à medida que permite que o fenômeno crise seja melhor estudado e habilite o país a se preparar para situações de disputas que necessitem do emprego da escalada em seus degraus iniciais. Além disso, o modelo poderá ser utilizado no futuro, por remota que seja, quando a nação detentora

de armamento nuclear fizer disso um instrumento de deterrence e uma forma de evitar a guerra.

ANEXO A

OS DEGRAUS DA ESCALADA

Conforme citado no texto, Hermann Kahn, ao desenvolver seu modelo de escalada, estabeleceu 44 diferentes degraus; estes foram divididos em sete unidades distintas, separadas entre si pelo que convencionou chamar de *limiares*. Uma breve descrição desses degraus, com a apresentação de alguns exemplos colhidos da História recente, é feita a seguir.

I — *Condução de Subcrises*

Degrau 1 — Crise ostensiva — nesse estágio inicial, um dos lados declara, por meio de ameaças vagas ou explícitas, que, se a disputa não for resolvida logo, começará a subir os degraus da escalada.

Como exemplo, a Argentina e o Chile, por diversas vezes ao longo do que ficou conhecido como a Questão de Beagle, tornaram explícitas suas ameaças, que foram, adiante, concretizadas pela escalada da disputa.

Degrau 2 — Medidas políticas, econômicas e diplomáticas, atos legais, porém incômodos, inamistosos ou ameaçadores, começam a ser executados contra o adversário, para punir, pressionar ou transmitir mensagens.

Como exemplo, pode-se citar a intensa troca de informações semi-oficiais, realizada entre chineses e norte-americanos, ao início de 1964, a respeito da Guerra no Vietnã.

Degrau 3 — Declarações solenes e for-

mais — um dos lados emite declarações de advertências, formais, solenes e puramente verbais, que procuram demonstrar decisão e compromisso.

No início da recente Crise do Golfo, em 1990, os Estados Unidos da América (EUA) adotaram medidas que se enquadram perfeitamente nesses três primeiros degraus escalatórios. Outro caso típico foi a garantia dada à Polônia, pela Inglaterra, em 1939, de que iria à guerra com a Alemanha se esta a invadisse.

(Limiar de *Não Balance o Barco*)

II — *Crises Tradicionais*

Degrau 4 — Enriquecimento de posições (confronto de vontades) — quando a situação se torna coercitiva, ambos os lados buscam aumentar a credibilidade de seus compromissos e empenho por meio de atos irrevogáveis.

Degrau 5 — Exibição de forças — um dos adversários pode desejar chamar a atenção para o fato de que tem condições de empregar a violência, se necessário. Isso pode ser feito de maneira silenciosa ou ruidosa, direta ou indireta. Deslocamentos de unidades militares, realização de manobras militares em áreas sensíveis e testes com novas armas são exemplos de como podem ser exibidas suas próprias forças.

Na crise com a Líbia, em 1986, os EUA realizaram diversas manobras navais no Mediterrâneo, em frente ao litoral daquele país africano.

Degrau 6 — Mobilização significativa — o início de uma mobilização que acompanhe demonstrações de forças, como visto acima, indica que o lado que a realiza está disposto a ampliar a escalada.

Como exemplo dessa atitude, em 1962, durante o que ficou conhecido como a crise de Berlim, o então Presidente dos EUA, J.F. Kennedy, convocou o pessoal da reserva, como meio de pressionar os soviéticos.

Degrau 7 — Hostilidades *legais* (repre-sálias) — dentro dos limites do Direito Internacional, um dos lados pode hostilizar o prestígio da nação adversária, seu povo ou sua propriedade.

Degrau 8 — Atos violentos de hostilidade — um lado ou outro pode partir para a realização de atos ilegais de violência ou para a provocação de incidentes destinados a hostilizar, enfraquecer ou desmoralizar o adversário ou seus aliados. A escalada será menor ou maior se esses atos forem realizados sob a aparência de terem sido conduzidos por motivações individuais ou sob orientação oficial do governo adversário, respectivamente.

Degrau 9 — Dramáticos confrontos militares — de alguma maneira, pode ocorrer um confronto militar, mesmo que de pequena intensidade, entre as tropas das nações em litígio. Por exemplo, no início das hostilidades ocorridas entre o Irã e o Iraque, em 1979, diversos incidentes se desenvolveram na fronteira, num processo de escalada que culminou com a guerra entre aqueles dois países.

(Limiar da Guerra Nuclear é Inconcebível)

III — *Crises Intensas*

Degrau 10 — Rompimento ostensivo de relações diplomáticas — com esse tipo de ato, uma nação comunica ao seu oponente que as medidas pacíficas de persuasão ou de coerção estão chegando ao fim e que

medidas de força podem substituí-las a partir de então.

Degrau 11 — Estado de superprontidão — um dos lados coloca todas as suas peças da estrutura militar em estado de prontidão.

Como exemplo, os EUA assumiram esse estado de prontidão quando do desenrolar da crise dos mísseis cubanos, em 1962.

Degrau 12 — Grande guerra convencional (ações) — a disputa pode atingir o grau de violência militar organizada, ou uma luta aberta e continuada, sem que as armas nucleares, bacteriológicas ou químicas sejam utilizadas.

Um exemplo típico foi o envolvimento dos EUA na Guerra da Coreia.

Degrau 13 — Grande escalada mista — um dos lados pode retaliar ou escalar em uma região bastante diferente daquela onde o conflito está se realizando. Tal seria o caso da União Soviética, se ela resolvesse escalar a crise cubana, em 1962, avançando sobre Berlim Ocidental.

Degrau 14 — Declaração de guerra convencional limitada — um dos contendores pode usar esse tipo de declaração para comunicar ao adversário que não pretende fazer uso de forças nucleares e estabelecer *limites* (geográficos, por exemplo) para conflito.

Degrau 15 — Guerra quase nuclear — durante o desenvolvimento do conflito, um dos participantes pode fazer uso involuntário (ou assim dar a entender) de uma ou mais armas nucleares.

Degrau 16 — Ultimatos nucleares — desaparece em um dos lados a até então incredulidade nuclear, quando seu adver-

sário admite e lhe comunica, de modo convincente, acreditar na possibilidade de uma guerra central.

Degrau 17 — Evacuação limitada (cerca de 20 por cento) — um dos governos envolvidos, por medida de prudência ou como elemento de negociação, decide iniciar a evacuação de grandes cidades, preparar a evacuação em grande escala e estabelecer a defesa desses centros.

Degrau 18 — Exibição ou demonstração de força — um dos lados pode decidir por uma demonstração de força que envolva armas de grande significado para o adversário, sem causar-lhe danos, mas que possa assustá-lo, na esperança de obrigá-lo a recuar.

Degrau 19 — Ataque de contraforça *justificável* — um dos contendores pode efetuar um ataque limitado e *justificável*, como resposta razoável a uma provocação, procurando degradar a força militar, o prestígio e o moral do adversário.

Degrau 20 — Bloqueio ou embargo pacífico de âmbito mundial — um dos participantes pode, como medida extrema de coerção não violenta, estabelecer o embargo mundial contra seu adversário.

Como exemplo, vale citar o recente embargo estabelecido pela Organização das Nações Unidas contra o Iraque, nos primórdios da crise que culminou com a invasão daquele país pelas tropas da coalizão internacional lideradas pelos EUA.

(Limiar da Abstenção Nuclear)

IV — Crises Extravagantes

Degrau 21 — Guerra nuclear local (exemplar) — vencido o limiar da Absten-

ção Nuclear, um país pode resolver, agora de maneira bem deliberada, fazer uso de suas armas nucleares. Nesse estágio, mais importante que causar danos ao inimigo, pretende advertir, negociar, punir ou intimidar o adversário.

Seria o primeiro ato de uso deliberado dessas armas, desde a Segunda Guerra Mundial, com profundas conseqüências.

Degrau 22 — Declaração de guerra nuclear limitada — mais uma vez, um dos lados pode pretender estabelecer *limites* e perspectivas dos tipos de ação admitidos, sem necessidade de ir adiante na escalada.

Degrau 23 — Guerra nuclear local (militar) — dentro dos limites estabelecidos, um dos lados pode resolver empregar suas armas nucleares segundo considerações militares e táticas.

Degrau 24 — Contramedidas insólitas, provocadoras e significativas — um dos participantes pode realizar ações ou manobras militares que alterem o equilíbrio de forças, aumentando a vulnerabilidade do inimigo e diminuindo sua capacidade ou vontade de lutar.

Degrau 25 — Evacuação (cerca de 70 por cento) — um governo, considerando muito próximo o estado de uma guerra em larga escala, pode determinar a evacuação de suas principais cidades.

(Limiar da Zona Central Isenta)

V — Ataques Centrais Exemplares

Degrau 26 — Ataque de demonstração a uma zona do interior — um dos lados, decidido a levar a guerra à pátria inimiga, pode resolver realizar um ataque *inofensivo* que só venha a causar danos à topografia da região-alvo.

Degrau 27 — Ataque exemplar a objetivos militares — os ataques podem agora visar alvos militares muito específicos do adversário, havendo o necessário cuidado para que não causem danos colaterais elevados.

Degrau 28 — Ataques exemplares contra a propriedade — o lado que assim decidiu escalar pode orientar agora seus ataques contra alvos não militares, com a finalidade de destruir propriedades (pontes, barragens, etc.) e não pessoas.

Degrau 29 — Ataques exemplares contra a população — se a *balança do terror* for estável e o nível de intimidação existente entre as partes intenso, esse tipo de ação pode ocorrer, sem evoluir para a guerra de espasmo (total).

Degrau 30 — Evacuação completa (cerca de 95 por cento) — dado que a guerra em larga escala é iminente, ambos os lados providenciam a evacuação quase completa de suas cidades, deixando para trás apenas cinco a dez por cento da população, para atividades essenciais.

Degrau 31 — Represálias recíprocas — nesse estágio da guerra, ambos os lados dedicam-se a uma *guerra de capricho* ou de represálias contínuas.

(Limiar da Guerra Central)

VI — Ataques Centrais Militares

Degrau 32 — Declaração formal de guerra *geral* — um dos lados pode reagir às provocações com uma declaração formal de guerra, mas sem atos imediatos de violência em grande escala, querendo dar a idéia de que deseja ganhar tempo e buscar uma saída para a crise.

Degrau 33 — Guerra contra a *propriedade* em câmara lenta — como no Degrau 31 — represálias recíprocas, ambos os lados travam uma guerra de capricho, aqui buscando destruir propriedades em maior número e com propósitos mais amplos.

Degrau 34 — Guerra de contraforça em câmara lenta — cada lado busca desgastar ao máximo, porém em câmara lenta, os sistemas de defesa do adversário.

Degrau 35 — Ataque limitado de redução de força — o atacante busca destruir, em um único golpe, uma pequena, mas significativa, parte da força do inimigo.

Degrau 36 — Ataque limitado de desarmamento — nesse ataque, um dos lados busca destruir uma parte importante das primeiras (e até das segundas) forças atacantes do adversário, poupando a população e, assim, aumentando a possibilidade de êxito de uma chantagem (ataque de contravalor) depois do ataque.

Degrau 37 — Ataque de contraforça com poupança — esse ataque difere do anterior por ser menos escrupuloso na poupança de danos pretendida.

Degrau 38 — Ataque imoderado de contraforça — nesse caso, não são feitas grandes considerações quanto às populações civis.

(Limiar do Ataque a Cidades)

VII — *Guerras Centrais Civis*

Degrau 39 — Guerra contra cidades em câmara lenta — ambos os lados travam uma *guerra de capricho*, levada até às cidades.

Degrau 40 — Ataque contravalor — um dos lados pode disparar um grande número de mísseis contra civis, numa erupção inadvertida ou deliberada.

Degrau 41 — Ataque de desarmamento intensificado — um dos lados pode realizar um ataque de contraforça, propositalmente moderado, de modo a obter danos colaterais de contravalor, sem desviar demasiados recursos dos alvos militares.

Degrau 42 — Ataque de devastação civil — um atacante pode, calculadamente e ainda sob controle, realizar um ataque em que pretenda destruir ou danificar seriamente a sociedade do inimigo.

Degrau 43 — algumas outras espécies de guerra geral controlada — os participantes podem realizar outras espécies de guerra *geral* (no sentido do esforço realizado, e não pelo fato de que os alvos são indiscriminados) e controlada. As ações militares são acompanhadas de todos os ingredientes de uma guerra qualquer.

Degrau 44 — Guerra de espasmo ou insensata — nesse caso extremo, só há uma única ordem de prosseguir; os alvos são escolhidos indiscriminadamente, e todos os botões são apertados.

BIBLIOGRAFIA

1. AQUINO, Afranio Perez. *Hermann Kahn e a teoria da escalada*. Rio de Janeiro, EGN, 1990. Ensaio apresentado no Curso de Política e Estratégia Marítimas.
2. BRASIL. Escola de Guerra Naval. FI. *Manual básico de redação. Guia para elaboração de ensaios*. Rio de Janeiro, 1991.
3. _____. FI-322. *A política, a estratégia e a manobra de crises*. Rio de Janeiro, 1981.
4. KAHN, Hermann. *A escalada; metáforas e cenários /On escalation; metaphours and scenarios/*. Trad. Edilson Alkmin Cunha. Rio de Janeiro, Bloch, 1969. 459p.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

< ARTES MILITARES > / Estratégia /; Crise; Escalada; Hermam Kahn;

A ALTERNÂNCIA DO PENSAMENTO ECONÔMICO

CAMILO DE LELLIS MENEZES FELIPPE DE SOUZA

Capitão-de-Corveta

CSGN-92

(Curso Superior de Guerra Naval)

Em nossos dias, ao observarmos os jornais, verificamos o grande espaço destinado ao debate das idéias econômicas. O pensamento liberal voltou à tona renovado, especialmente após a desintegração político-econômica da antiga União Soviética. Entretanto, constatamos nas economias de países como a Suécia, a Alemanha e a França uma prática socialista com prosperidade. A polêmica discussão entre o liberalismo e o socialismo é o assunto do nosso trabalho.

Ao verificarmos os argumentos liberais e socialistas, percebemos que se trata, na verdade, de uma escolha mais profunda, que diz respeito à opção entre centralização e descentralização político-econômica.

Em épocas como a que estamos vivendo, típicas de transição, nos falta nitidez para uma análise contemporânea das idéias. Nestes momentos, a História, com seus exemplos marcantes, surge como um instrumento importante para auxiliar a compreensão do presente.

Este trabalho procura: mostrar que este dilema, este conflito entre centralização e descentralização político-econômica, sempre existiu e acompanha as sociedades ao longo dos tempos; verificar que o pensamento dominante em cada período histórico se altera de forma cíclica, orientando e

legitimando as práticas econômicas, entrelaçadas com as crenças políticas; e investigar que razões determinam o aparecimento das novas idéias.

A seguir, é feita uma análise do pensamento liberal e da prática econômica capitalista, assim como uma análise das idéias e das práticas econômicas socialistas.

Finalmente, pretendemos, através desta análise histórica, entender com mais clareza o momento que vivemos, quando idéias opostas convivem, se confrontam e realizam sua síntese.

A ALTERNÂNCIA HISTÓRICA DO PENSAMENTO ECONÔMICO

Nossa civilização recebeu como herança cultural muitos valores de duas civilizações clássicas: a grega e a romana. A cultura helênica, com seu humanismo, difundiu-se através do intenso comércio praticado no Mediterrâneo.

A raiz da palavra *economia* vem do grego *oikonomia*, que significa governo da casa. Entretanto, não foi só na morfologia que nos influenciaram os gregos. Suas maiores contribuições foram a organização política e o pensamento filosófico. Chegaram, inclusive, a praticar a democracia. Quanto aos filósofos, foram muitos e destacamos aqui os dois mais importan-

tes. O primeiro, Aristóteles, ocupou-se das principais formas de governo. O segundo, Platão, acreditava que a propriedade comum dos bens era o melhor arranjo para se atingir a harmonia social (7:327).

Mais pragmáticos do que os gregos, os romanos dedicaram-se pouco à Filosofia. Por outro lado, progrediam muito na administração do governo. Foram excelentes construtores, especialmente de estradas e obras públicas. Estabeleceram extensos vínculos comerciais e firmaram dentro do império uma duradoura paz, a *Pax Romana*.

A estrutura social e a organização do estado cresceram apoiadas na família e na dedicação à coisa pública. Quando se afastaram destes princípios, iniciaram a decadência moral e perderam a vitalidade econômica.

A queda de Roma, em 476, marca o fim do período que conhecemos como Antiguidade, quando se praticou intenso comércio. Após longo processo de declínio, o Império Romano, já dividido, teve a capital do Ocidente invadida pelos bárbaros, pondo fim a alguns séculos de hegemonia de um poder central.

Desapareceu, então, a unidade do estado. Seguiu-se um período de violentas disputas entre os reinos bárbaros, que acabaram por construir o feudalismo. Um sistema político-social, onde a autoridade do rei pulverizou-se em favor dos nobres. Por sua vez, os nobres formavam uma aristocracia militar, que acumulou grandes propriedades, recebidas como recompensa por serviços prestados.

As cidades, que tinham sido grandes centros comerciais, perderam expressão. A economia ruralizou-se e a moeda desapareceu como meio de troca. O pensamento da Igreja medieval reforçava essa estrutura. Avessa ao capitalismo, condenava os juros, criticava o lucro e desprezava os comerci-

antes, que tinham que pagar taxas para transitar pelos domínios da nobreza. O tráfico comercial encolheu.

Os burgueses só cresceram de importância com o fortalecimento progressivo dos reis e a redução das guerras. Isso ocorreu a partir do século XI, com a chamada Revolução Comercial.

Esse ressurgimento econômico foi depois ampliado com as Cruzadas, movimentos militares com conotação religiosa, para retomar dos muçulmanos o controle das rotas comerciais. Os hábitos de consumo europeus foram alterados, após o contato com o Oriente, de onde vieram novas técnicas de manufatura e novos cultivos agrícolas. Expandiu-se o comércio em direção aos portos orientais, principalmente a partir das cidades marítimas italianas. Por essa via, a burguesia europeia enriqueceu. A vida urbana progrediu. A atividade intelectual, também.

Fruto do fortalecimento da burguesia, banqueiros e príncipes, homens de fortuna e de poder, reuniram em seus grupos de influência notáveis pensadores, que faziam renascer a sociedade à luz dos modelos clássicos. Esse período de grande prosperidade ficou conhecido como Renascimento. Foi o apogeu das cidades-estados, como Veneza e Florença, que dominavam o comércio no Mediterrâneo. Aos poucos, essa região perderia sua importância, como veremos a seguir.

Constantinopla marca, com sua queda em 1543, o fim da Idade Média. A antiga capital do Império Romano do Oriente, ponto de convergência das linhas comerciais, após resistir a persas e árabes, caiu finalmente na mão dos turcos.

Com o caminho para o Oriente por terra fechado, a alternativa encontrada foi o oceano. Desenvolveram-se as grandes navegações, apoiadas num grande avanço tanto na navegação, como na construção de

navios. Descobriram-se novas terras, e por aí foi o comércio. A burguesia amplia sua participação na política. Fornece também os recursos financeiros aos reis para aquisição das armas de fogo e dos canhões. Deu-se então a aliança, que favoreceu o centralismo e o fortalecimento monárquico. Foram duas as conseqüências previsíveis: os regimes absolutistas e a concessão de monopólios de comércio à burguesia fiel.

Essa expansão européia, que alguns autores denominam de "verdadeira Revolução Comercial", foi baseada na atividade mercantil em si, como geradora de lucros e na acumulação de metais. Essa prática econômica conhecida como mercantilismo estava apoiada basicamente na ação protetora do estado, associado aos interesses burgueses.

Os lucros foram extraordinários. O capital comercial fortaleceu-se e esse foi um dos fatores que concorreram para a Revolução Industrial.

Uma outra componente importante, porém de natureza distinta, muito contribuiu para essa acumulação do capital: a chamada Reforma Protestante.

Max Weber, que estudou a ética protestante e o espírito do capitalismo, mostrou como Martinho Lutero estabeleceu um valor moral para a atividade produtiva. Mostrou também como outro reformista, Johanes Calvino, estimulou com suas idéias o progressismo. Fato é que passou a existir, a partir da Reforma, uma base moral, que sancionava a acumulação da riqueza. Ganhar dinheiro, muito dinheiro, não era mais pecado.

Outro aspecto importante, que contribuiu para a Revolução Industrial, foi a rica atividade intelectual do século XVII, em especial a relacionada com o pensamento científico. Copérnico, por exemplo, se opôs à concepção geocêntrica, aceita como dogma por mais de mil anos. Segui-

ram-se Kepler, Galileu, Descartes, Bacon e Newton, que iluminaram a Ciência.

No campo político e social, as novas idéias levaram os pensadores a discutirem uma nova ordem para a organização da sociedade e para seu governo. Montesquieu preocupou-se com uma melhor distribuição dos poderes e Rousseau desenvolveu o conceito de vontade da maioria.

Na Economia, surgiu um grupo que só aceitava como lucro autêntico o proveniente da exploração da terra. Assim, considerava que apenas a agricultura era produtiva. Eram os fisiocratas. A fisiocracia fazia então grande crítica ao mercantilismo e ao dirigismo do estado.

Todo esse movimento, que vingou no século XVIII, conhecido como Iluminismo, tratou da liberdade e do progresso do homem. As idéias iluministas serviram perfeitamente à burguesia em ascensão, ansiosa por liberdade. O rei, que fora aliado da burguesia na transição da rígida ordem feudal, era agora um empecilho à ampliação dos negócios.

Livrar-se dos entraves da antiga ordem, o *antigo regime*, com seus privilégios e isenções, implicava na tomada do poder, o que foi feito na França pela Revolução Francesa. A queda da Bastilha, em 1789, marca o fim da Idade Moderna e o declínio do Absolutismo. Inicia-se a Idade Contemporânea, que coincide com a transição mais complexa por que passou o mundo, a Revolução Industrial.

Em meados do século XVIII deu-se a grande transformação, cujo resultado foi uma modificação profunda no modo de produzir, nas relações de trabalho, na maneira de viver. Aquilo que vinha sendo uma lenta evolução assumiu as características de uma revolução. Era a Revolução Industrial.

O progresso científico favoreceu o desenvolvimento técnico. Foram inventadas

as máquinas, cujo rendimento crescente permitiu baratear preços. O mercado consumidor aumentou. Inovações na agricultura aumentaram a concentração de mão-de-obra nos centros urbanos, que aumentaram também com o crescimento do comércio, por causa da expansão colonial. Assim se desenvolveram os centros industriais.

Então, no plano econômico apareceram as indústrias. No plano social, os artesãos foram substituídos pelas novas classes produtivas: os capitalistas, do-nos das fábricas, e os assalariados, do-nos da força de trabalho. No plano ideológico emergiram os princípios de liberdade política e econômica, as bases do liberalismo.

O mundo era outro. Nessas novas condições formou-se a sociedade liberal, que se expandiu. Tendo começado na Inglaterra, a industrialização, impulsionada pelo liberalismo, atingiu a Europa e se espalhou pelo mundo, onde, em alguns casos, só se manifestou muito tarde.

ANÁLISE DO PENSAMENTO LIBERAL E DA PRÁTICA CAPITALISTA

Observamos que a transformação gradual da estrutura social da Idade Média num sistema onde os homens tinham oportunidade de escolher outras formas de vida está ligada ao desenvolvimento do comércio.

A nova maneira de pensar irradiou-se. Das cidades comerciais da Itália para o Norte, através da França e da Alemanha, junto com o comércio, chegou aos Países Baixos e às Ilhas Britânicas. Nestes últimos fincou fortes raízes, realizou sua expansão e tornou-se a base da vida política e social destes países protestantes. Essa concepção de vida, na Revolução Industrial, voltou a difundir-se novamente, agora em forma mais desenvolvida, para o Centro da Europa e para o Novo Mundo.

O Liberalismo, do latim *liber*, que significa liberdade, tratava de impulsionar o homem na direção do progresso. A elaboração de sólidos argumentos em favor da liberdade econômica foi o resultado do livre desenvolvimento das atividades econômicas, que tinha sido o produto não previsto da liberdade política.

Segundo Ludwing von Mises, as concepções liberais nunca foram totalmente praticadas, porém, as sociedades onde estes princípios liberais prevaleceram foram chamadas sociedades capitalistas. A Revolução Industrial propiciou então o funcionamento pleno do regime capitalista, que foi a prática econômica das idéias liberais.

O precursor do liberalismo econômico foi Adam Smith, filósofo escocês, que muito se identificou com a escola fisiocrata, de onde, inclusive, retirou a expressão *laissez-faire*, que busca resumir a idéia de liberdade econômica. Em 1776, publicou sua obra mais importante a *Riqueza das nações*, que foi o primeiro tratado abrangente, em grande escala, da ciência econômica.

O elemento principal da teoria econômica liberal é o individualismo econômico. Assim, cada indivíduo tem o direito de seguir os seus próprios interesses, cabendo às leis do mercado atuarem, regulando o funcionamento do sistema. As funções do estado devem ser reduzidas ao mínimo, competindo ao governo, apenas, a manutenção da ordem e a proteção da propriedade, que é a pedra fundamental do sistema. A propriedade privada dos meios de produção é a única forma de cooperação humana capaz de aumentar a produtividade; a que permite, portanto, maior satisfação das necessidades das massas (11:189).

Os primeiros economistas liberais foram britânicos, em parte porque o liberalismo econômico se harmonizava melhor com

o liberalismo político praticado na Inglaterra e em parte porque os industriais ingleses começavam a perceber importantes vantagens numa política de livre-câmbio com o resto do mundo.

A supremacia dessas idéias liberais foi suficiente para em curto espaço de tempo multiplicar os meios de subsistência. Houve prosperidade como nunca.

Entretanto, surgiram desequilíbrios econômicos entre os países com diferentes estágios de industrialização, e isso levou a problemas nas relações entre as nações. Estas dificuldades muito contribuíram para a Primeira Guerra Mundial. Depois, na Grande Depressão, a fé no sistema foi consideravelmente abalada.

John Maynard Keynes, então, contestou a noção de que o sistema capitalista tinha tendências auto-retificadoras, capazes de assegurar o pleno emprego. Sua recomendação fundamental era para que o governo aumentasse sua demanda, nos períodos de crise, até que a economia voltasse à plena produção.

Foi radicalmente contestado pelos neoliberais, logo após a Segunda Guerra, como Ludwig von Mises e Friedrich Hayek, que enfatizavam as conseqüências negativas da interferência do estado na economia. Defendiam que essa presença inibia as forças criativas dos indivíduos e a prosperidade, colocando em seu lugar uma sociedade apática, dependente do governo, ineficiente. Argumentavam que o intervencionismo prometia a felicidade, mas levava à miséria. Isso realmente foi verdade em alguns casos; em outros, não, como veremos a seguir.

ANÁLISE DAS IDÉIAS E DAS PRÁTICAS ECONÔMICAS SOCIALISTAS

A Revolução Industrial, sem dúvida, elevou o padrão de vida das massas a ní-

veis não sonhados. Porém, essa transição não foi fácil, veio acompanhada de grandes tensões e seu impacto inicial foi tremendo.

As fábricas eram sujas e mal iluminadas. As máquinas não eram protegidas, acidentes mutiladores ocorriam com frequência e os aleijados eram dispensados sem compensações. Mulheres e crianças trabalhavam até a exaustão. Fome, doença e pobreza prevaleciam nos cortiços. Lixo e esgoto eram lançados às ruas. Bebedeiras e prostituição completavam esse quadro lastimável.

Essa situação deu origem a uma onda de literatura que lamentava os efeitos sociais da industrialização. Alguns críticos procuravam aprimorar o *laissez-faire*, outros começaram a encarar a propriedade privada como causa fundamental da injustiça e do sofrimento. Essa divisão marcou o início do movimento socialista na Europa.

Assim como a idéia da igualdade de direitos políticos tinha sido a raiz da democracia, a igualdade de acesso aos benefícios econômicos tornou-se a base do pensamento socialista. Em resumo, a riqueza e as desumanidades produzidas pela Revolução Industrial combinaram-se com a busca de maior justiça social e permitiram o desenvolvimento das idéias socialistas.

Identificar todos os indivíduos ou grupos que contribuíram para a evolução do pensamento socialista está além do propósito deste estudo. Foram muitas e bastante diversas as práticas econômicas derivadas do socialismo. As primeiras assumiram formas totalitárias, que se revelaram bastante incompletas, e serão aqui apenas mencionadas, para nos fixarmos na forma mais bem-sucedida, o socialismo democrático.

Karl Marx ergue-se, de fato, acima de todos os outros pensadores, que influíram

no pensamento socialista (7:322). O impacto do marxismo sobre o movimento socialista foi sem paralelo. Mão-de-obra, de acordo com Marx, era o único artigo que criava novos valores. Questionava, portanto, o lucro, que considerava uma apropriação indevida do empresário. Previu a decadência do capitalismo, devido às crises inexoráveis, o agravamento da luta de classes e a Revolução, onde os trabalhadores derrubariam a burguesia dominante nos regimes capitalistas.

Contrariando as previsões de Marx, a situação da classe operária nos países industrializados não se deteriorou, ao contrário, prosperou. Por outro lado, também, o capitalismo modificou-se bastante. O fato é que o comunismo, a ditadura do proletariado, deu-se em países economicamente atrasados e subdesenvolvidos. Regimes totalitários foram implantados através de revoluções sangrentas, mantidos por fortes aparelhos coercitivos, que muito se distanciaram das idéias originais de libertar as massas e atenuar seu sofrimento.

Após a Segunda Guerra Mundial, partidos socialistas democráticos subiram ao poder em muitos estados da Europa e da Comunidade Britânica. Pela primeira vez, fortalecidos pelas maiorias parlamentares, os socialistas tiveram suas oportunidades. Haviam alargado a base política, incluindo outros setores além da classe operária. Tinham abandonado o emprego da violência e a idéia de revolução.

O princípio básico do socialismo é o planejamento econômico central. A aplicação sistemática da inteligência humana na busca de um padrão de produção mais sensato, que reflita o julgamento ponderado, entre as necessidades atuais e os interesses de longo prazo da nação. Os socialistas acreditam que esse planejamento realizado pelo governo, sob a vista crítica da imprensa, sujeito à autoridade final do

eleitorado, pode atingir mais bem-estar humano do que o mercado livre irracional, movido por impulsos casuais, desordenados e de curto prazo, resultantes da competição predatória (7:333).

Os socialistas democráticos preferiram estabelecer objetivos para o crescimento econômico, distribuição de renda, investimento e consumo. Concluíram que a justiça social não ocorria espontaneamente. O governo precisava planejar para esse fim; estabelecer um sistema educacional que permitisse igualdade de oportunidades; programas de assistência que garantissem a saúde; e incentivos e impostos que orientassem o investimento e o consumo privados.

A verdade é que existem exemplos bem-sucedidos de governos que adotaram estes conceitos socialistas. Com o passar do tempo, eles foram também incorporados à prática capitalista, que se tornou convergente com a prática social-democrata, embora os liberais e os socialistas mais rígidos não o admitam.

CONCLUSÃO

Essa análise histórica nos permite alinhar algumas considerações. A primeira diz respeito à estreita relação entre crescimento urbano, expansão do comércio e o surgimento de novas idéias. As cidades, para existirem, precisam importar alimentos e exportar bens. Esse fluxo não é só de mercadorias. Nas trocas econômicas, as pessoas trocam também idéias, que, ao se propagarem, se renovam. Foi o processo verificado em diferentes momentos históricos, tais como: o pensamento político e filosófico na Grécia, as normas e o direito público em Roma, as manifestações renascentistas em Florença e Veneza e especialmente com o Iluminismo na Europa. Este último seguiu-se à expansão marítima, que se desdobrou na Revolução In-

dustrial, quando a urbanização se acelerou e foi então acompanhada de sucessivos avanços tecnológicos.

A segunda consideração está ligada ao conteúdo destas novas idéias dominantes, que acabam por orientar ou justificar a prática política e econômica, que dão a impressão de seguir um comportamento cíclico, ora concentrador, ora libertário. O primeiro, intervencionista; o segundo, liberal. Como podemos observar nas seguintes alternâncias: o Império Romano, exemplo da hegemonia de um poder central, foi substituído pelo desaparecimento da unidade do estado, onde a autoridade do rei pulverizou-se em favor dos nobres, durante o feudalismo. Seguiu-se o absolutismo e sua prática econômica mercantilista, com seus privilégios e monopólios, substituído pelas democracias capitalistas, impulsionadas pelo liberalismo. Este foi questionado pelo socialismo, que acredita no planejamento central e no

intervencionismo do estado. Assim por diante, surgiram os neoliberais e os socialdemocratas, cuja diferença agora parece estar apenas no período de alternância, que antes se media em séculos e hoje em uns poucos anos.

Esse comportamento cíclico do pensamento e da prática político-econômica nos permite a terceira consideração, que diz respeito ao que ocorre durante a base de transição, quando idéias opostas, confrontam-se, causam perplexidade e realizam a sua síntese. O melhor exemplo disso é a última transição descrita, que persiste até os dias de hoje, onde parece provável uma acomodação pragmática entre socialismo democrático e capitalismo democrático. Incorporando-se as componentes de justiça social do primeiro à eficácia do segundo, dando origem a uma espécie de capitalismo com ética ou de socialismo com prosperidade. Um sistema sócioeconômico adequado à complexa realidade atual.

BIBLIOGRAFIA

1. ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto. *História Geral do Ocidente*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
2. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215-A — *Guia para elaboração de teses e monografias*. Rio de Janeiro, 1981.
3. _____. FI. *Manual básico de redação: guia para elaboração de ensaios*. Rio de Janeiro, 1991.
4. _____. FI-219 — *Guia para elaboração de referências bibliográficas*. Rio de Janeiro, 1981.
5. BURNS, Edwar McNall. *História da civilização ocidental*. Western Civilizations. Lourival Gomes Machado, 20 ed. Porto Alegre, globo, 1977. 2v.
6. CAPRA, Fritjof. *O ponto de mutação*. The turning point. Alvaro Cabral. São Paulo, Cultrix, 1982.
7. CHRISTENSON, Red M. et alii. *Ideologias e política moderna*. Ideologies and modern politics. Aydano Arruda. São Paulo, IBRASA, 1974.
8. FERREIRA, Aurelio Buarque de Hollanda. *Dicionário brasileiro da língua portuguesa*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1989.
9. FRIEDMAN, Milton. *Capitalismo e liberdade*. Capitalism and freedom. Luciana Carli. Rio de Janeiro, Artenova, 1977.
10. HAYER, Friedrich August von. *O caminho da servidão*. The road to serfdom. Leonet Vallandro. Porto Alegre, Globo, 1977.
11. MISES, Ludwig von. *Liberalismo*. Liberalism in the classical tradition. Haydn Coutinho Pimenta. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1987.
12. MOSCA, Cactano & BOUTHOU, Gaston. *História das doutrinas políticas*. Histoire des Doctrines Politiques. Marco Aurélio de Moura Matos. 4 ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1975.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA> / História da / Capitalismo; Socialismo

MAHAN E A ESTRATÉGIA MARÍTIMA. SUAS IDÉIAS CONTINUAM VÁLIDAS?

PAULO CEZAR DE QUADROS KUSTER
Capitão-de-Corveta
CCEM-91

(Curso de Comando e Estado-Maior)

INTRODUÇÃO

Alfredo Thayer Mahan nasceu e foi criado na Academia Militar de West Point, Estados Unidos da América do Norte (EUA), tendo vivido de 1840 a 1914. Admitido na Academia Naval de Anápolis, fez carreira na Marinha, atingindo o posto de contra-almirante por sua participação na Guerra Civil. Além de sua vida de oficial embarcado, exerceu as funções de instrutor e depois presidente do Naval War College, no período de 1886 a 1892.

Historiador e radical defensor da importância do mar no curso da história, desenvolveu uma estratégia de defesa baseada no poder marítimo como força organizada nacional, através do qual se exerce a luta pelo poder entre as nações. Com este enfoque, foi autor de diversas obras, dentre as quais *The influence of Sea Power upon History*, que influenciaram diretamente o desenvolvimento dos poderes marítimos norte-americano, japonês e alemão, na passagem do século XIX para o século XX.

Em seus estudos, Mahan também estabeleceu certos princípios para a guerra marítima, por ele julgados imutáveis. Suas concepções serão expostas e analisadas no transcórre do presente ensaio, verificando as alterações ocorridas em face da crescente evolução tecnológica no campo militar,

termo aqui empregado com o surgimento de submarinos, mísseis, minas, torpedos e aeronaves.

Para facilitar a compreensão de suas idéias, conduzirei o estudo abordando dois aspectos básicos: o político e o militar.

CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA DE MAHAN

A atmosfera nas relações internacionais à época de Mahan caracterizava-se pela desconfiança mútua entre as nações, fruto do equilíbrio de poder, imperialismo e colonialismo que motivavam a tendência expansionista dos estados.

Neste contexto, dentre outros acontecimentos, a presença de interesses europeus na América Central criou condições propícias para a ruptura do isolamento norte-americano, lançando-o na corrida armamentista na transição do século XIX para o século XX.

Esse episódio caracterizou-se pela reedificação do Poder Naval como parte componente do poder marítimo, cuja importância tinha sido identificada por Mahan, nos seus estudos sobre a ascensão e queda dos grandes impérios nos séculos XVII e XVIII.

Sob o ponto de vista político, Mahan demonstrou a importância do poder mari-

timo para a prosperidade e segurança das nações. O desenvolvimento deste Poder fundamentava-se na posição geográfica do território e de postos estratégicos ultramarinos; na configuração física do litoral para facilitar o comércio marítimo; na extensão do território e na grandeza numérica da população em condições de ser empregada nos serviços marítimos; no caráter nacional que configurasse a tendência do povo ao comércio internacional; e na política dos governos, que assegurasse a continuidade no desenvolvimento do Poder Marítimo em tempo de paz e de guerra (8.22).

Poderíamos sintetizar a importância por ele atribuída ao poder Marítimo, como fundamento da grandeza nacional, considerando-o um instrumento de expansão do estado, à medida que sua Marinha Mercante propicie o florestamento do comércio exterior, e que a Marinha de Guerra tenha credibilidade na defesa de seus interesses.

Sob o ponto de vista militar, Mahan enfatizou a necessidade do pleno domínio do mar, por meio do controle das linhas de comunicações marítimas, para assegurar sua utilização e negá-las ao inimigo. Para tal, era imprescindível a existência de um poder naval superior, apoiado em bases estrategicamente localizadas, que lhe garantissem a flexibilidade necessária à escolha do momento e local para atuar.

Mahan estabeleceu dois corolários, a partir do seu conceito de domínio do mar:

— indivisibilidade do mar, onde seu domínio não pode ser compartilhado, pertencendo a um dos lados em disputa; e

— batalha decisiva, quando a destruição da principal parcela da esquadra inimiga teria repercussões em toda a guerra. Neste contexto, desprezava a guerra de corso por considerá-la ineficaz.

Através da análise de vários empregos históricos do poder naval, dispersos nas suas obras, procurou Mahan induzir à exis-

tência de princípios gerais de estratégia que permanecessem válidos, a despeito das mudanças tecnológicas no campo militar. Não os enunciou de forma sistemática, mas *podemos* ressaltar três que surgem de maneira bastante clara:

— princípio da concentração, sobre o qual teceu mais comentários, consistindo em manter a superioridade sobre o inimigo em dado lugar, com reflexos decisivos em todos os demais lugares;

— princípio do objetivo, no que diz respeito à exclusividade de propósito, sendo a destruição da esquadra inimiga o objetivo principal; e

— princípio da ofensiva, pelo qual a guerra deveria ser conduzida ofensivamente.

Em síntese, do ponto de vista militar, as forças navais existiam com propósitos ofensivos. Necessitavam de concentração da esquadra em pontos decisivos e em nenhuma circunstância deveriam ser divididas ou dispersas. A destruição final da esquadra inimiga era uma consideração primária; a guerra de corso era definitivamente secundária.

MAHAN NA ATUALIDADE

Obedecendo à seqüência tratada no item anterior, será desenvolvida uma análise das concepções estratégicas de Mahan, estabelecendo conclusões que, no meu entender, julgo pertinentes na atualidade.

Sob o ponto de vista político Mahan foi admirável na identificação e apreciação de como os elementos do poder marítimo se combinavam para produzir o engrandecimento das nações. Avalio, porém, que hoje há novas restrições às grandes potências navais, devido aos seguintes aspectos:

— a jurisprudência internacional, tratados e convenções garantem a liberdade dos mares, tanto às pequenas como às grandes

potências navais, impondo a essas últimas restrições na sua capacidade de aplicar a ação militar;

— o poder no mundo está mudando em natureza, passando a ser mais econômico do que militar; e

— os avanços tecnológicos no campo militar, colocados à disposição das pequenas potências, podem impor altos custos às grandes potências nos casos de conflitos.

Ainda no campo político, considero válida sua concepção de domínio do mar, quando considerada de forma mais ampla e sem os seus dois corolários, no confronto entre estados com grande dependência econômica e militar das vias marítimas. Nesse caso, o domínio do mar não é um fim em si mesmo, mas um meio de assegurar a sobrevivência da própria nação.

Sob o ponto de vista militar, julgo que o corolário da indivisibilidade do mar perdeu sustentação por dois motivos, ambos surgidos a partir da Segunda Guerra Mundial. O primeiro foi a criação do conceito de áreas marítimas, delimitando as regiões de atuação e interesse das Marinhas. O segundo diz respeito à interdição do acesso às áreas marítimas importantes no Báltico e Mar Negro, em face do uso intensivo de minas e submarinos.

No meu entender, a concepção de batalha decisiva adaptava-se às forças navais de então, sem flexibilidade para enfrentar novas realidades como as surgidas com as evoluções tecnológicas na área militar. Também não se considerava um importante aspecto de que o lado menos poderoso normalmente evitaria o confronto decisivo. Constata-se que durante a Segunda Guerra Mundial, em exemplos como Midway e Mar das Filipinas, a batalha decisiva nunca esteve perto de definir o domínio do mar em todos os teatros de operações, próximos ou longínquos.

A guerra nos mares é, antes de tudo,

uma luta pelas comunicações, ficando tal fato evidenciado na Segunda Guerra Mundial, sobretudo no Atlântico, onde a guerra de corso por pouco não levou os aliados à derrota. Quanto ao julgamento de Mahan de que as operações neste tipo de guerra eram incompatíveis com os princípios do objetivo e da concentração, não o considero válido na atualidade.

Com o desenvolvimento das armas e o surgimento dos mísseis, pequenos navios ou submarinos podem destruir ou danificar grandes plataformas, infligindo perdas ao inimigo também através de operações de desgaste, de tal monta, que poderiam chegar a inviabilizar o esforço de guerra adversário.

No meu entender, o domínio do mar não é um conceito tão simples e indivisível. Podemos controlar uma área marítima para alguns propósitos, e não para outros. Isto decorre das novas dimensões adjudicadas à guerra naval pelos avanços tecnológicos, estendendo-a ao espaço aéreo sobrejacente, à massa líquida e aos fundos marinhos, todos com importância pouco vislumbrada por Mahan.

Em síntese, considero o domínio do mar utópico, um objeto de aspiração que na atualidade é incompleto e imperfeito. Admite gradações no tempo e no espaço, devido às limitações impostas pela geografia e pelos meios materiais disponíveis.

CONCLUSÃO

Mahan considerava que na História havia lições que, se corretamente interpretadas, continham valiosos ensinamentos que serviriam de orientação para o futuro. Concluiu que, de um modo geral, o domínio do mar foi e continua sendo o fator principal na história do mundo. A partir de sua concepção estratégica, serão ressaltados alguns aspectos abordados no ensaio.

Sob o ponto de vista político, julgo correto o reconhecimento do poder marítimo como fator de grande importância no destino das nações, principalmente para aquelas que dele dependem econômica e militarmente e, portanto, utilizam-no como instrumento ímpar para exercer pressão diplomática. Inegavelmente, torna-se indispensável a existência de fatores ligados à geografia, à população e à política nacional, para o desenvolvimento de um poder marítimo e de um poder naval com credibilidade.

Considero também que, se compararmos com a época de Mahan, hoje há novas restrições às grandes potências navais. Isto decorre da maior dependência econômica do poder mundial, do preceito de liberdade dos mares e do poder destrutivo colocado ao alcance das pequenas nações.

Sob o ponto de vista militar, minha opinião é de que os corolários da indivisibilidade do mar e da batalha decisiva não são mais sustentáveis, devido à evolução tecnológica do século XX.

Se pretendermos ser capazes de resolver os problemas da estratégia marítima com os quais nos defrontamos hoje, julgo ser necessário enfrentar os vários aspectos do domínio do mar, tanto os físicos (superfície, massa líquida, fundos marinhos, espaço aéreo sobrejacente) como os políticos (relações internacionais). Portanto, o conceito de domínio do mar na atualidade é substituído pelo de controle de áreas marítimas, limitadas no tempo e no espaço.

Discordo da posição de Mahan quando subestimou a eficácia da guerra de corso, pois na atualidade sobressai o submarino com o uso sub-reptício dos mares e elemento essencial daquela guerra. Pode também efetuar operações de desgaste e projetar poder sobre terra, em operações que poderão tornar-se decisivas na guerra marítima.

Considero válidas suas lições sobre concentração, mobilidade, linha de comunicações e posições estratégicas, as quais, se corretamente aplicadas, poderão ser ainda mais úteis do que no passado.

BIBLIOGRAFIA

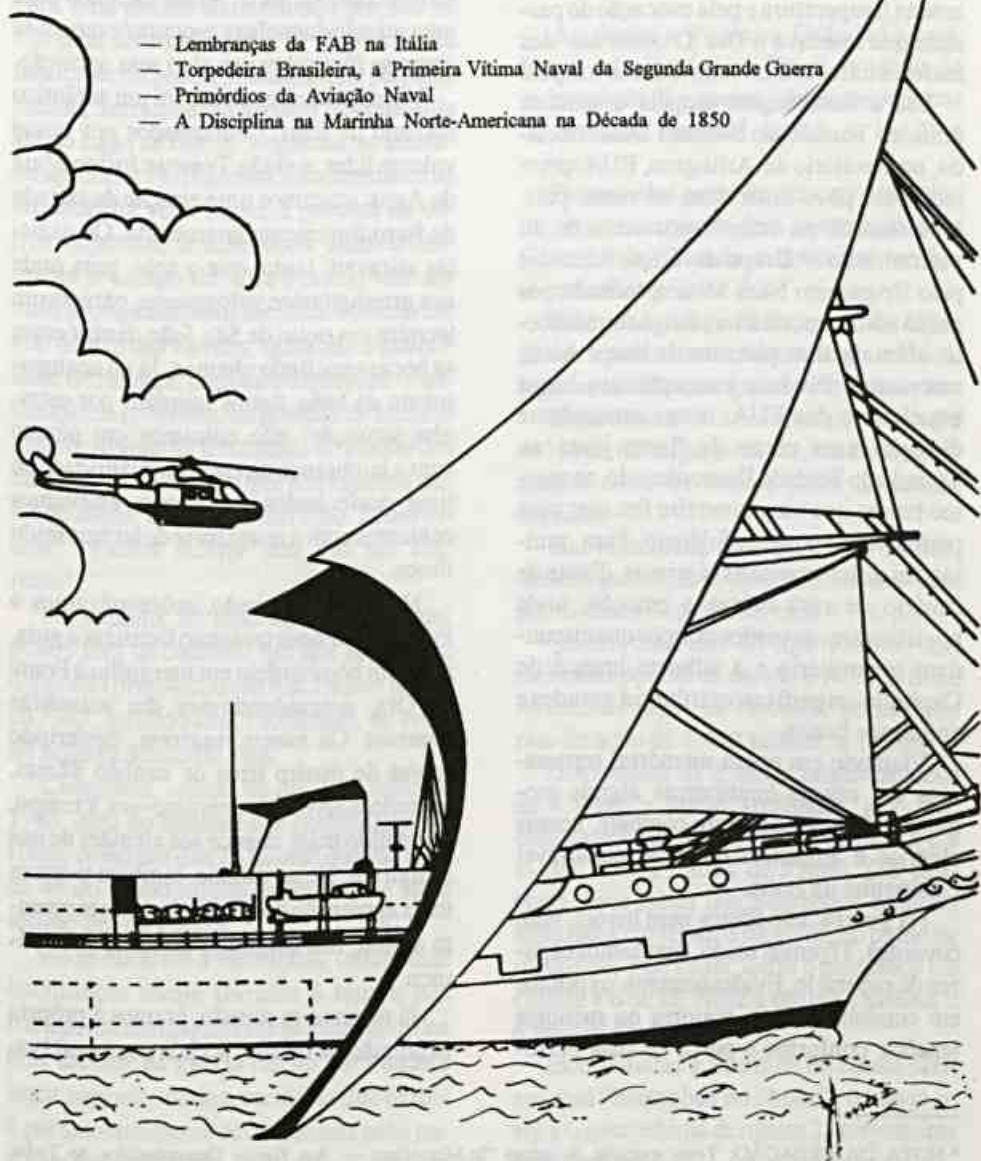
1. BARBER, James A. *Mahan e a estratégia naval na era nuclear*. Rio de Janeiro, EGN, 1976. Conferência proferida no Naval War College, USA, mar, 1972.
2. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. *Guia para elaboração de teses e monografias*. Rio de Janeiro, 1981.
3. _____. FI-219. *Guia para elaboração de referências bibliográficas*. Rio de Janeiro, 1981.
4. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delinamentos da estratégia*. s.l. IOESC, 1980, 598p.
5. _____. Mahan: Sua Época e Suas Idéias. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 106 (7/9): 15-70, jul./set. 1986.
6. ETZOLD, Thomas H. Is Mahan still valid? *Proceedings*, USA, 38-43, aug. 1980.
7. LIVESEY, Willian E. *Mahan on Sea Power*. Universidade de Oklahoma, USA, Norman, 1947, 334p.
8. MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon History*. New York, Sgamore, 1957, 495p.
9. OLIVEIRA, José Maria Amaral. *Estratégia Naval*. In: Alvares, Obino Lacerda. *Estudo de Estratégia*. Brasília. EBRASA, 1973, p.229-61.
10. TOSTA, Octavio. *Teorias geopolíticas*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora, 1984, 103p.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

< ARTES MILITARES >/ Estratégia Marítima /; Mahan;

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E AMANHÃ

- Lembranças da FAB na Itália
- Torpedeira Brasileira, a Primeira Vitima Naval da Segunda Grande Guerra
- Primórdios da Aviação Naval
- A Disciplina na Marinha Norte-Americana na Década de 1850



LEMBRANÇAS DA FAB NA ITÁLIA*

PAULO COSTA
Brigadeiro-do-Ar R/R

Washington, 6 de junho de 1988.

Dia memorável pela pureza do céu, da amena temperatura e pela evocação do passado que marcava o Dia D como um dos maiores feitos militares de todos os tempos.

Era a homenagem singela e saudosa junto ao Túmulo do Soldado Desconhecido, no cemitério de Arlington, EUA, prestada pelo povo americano ao nosso país, representado na ocasião por cerca de 30 veteranos do 1º Grupo de Caça, liderados pelo Brigadeiro Nero Moura, ladeado por nosso adido aeronáutico, Brigadeiro Rebelo, além de altas patentes da Força Aérea americana. Finda a execução dos hinos brasileiro e dos EUA, nosso comandante deposita uma coroa de flores junto ao Túmulo do Soldado Desconhecido, ao mesmo tempo que um corneteiro faz soar com perfeição o Toque de Silêncio. Para muitos, foi difícil conter as lágrimas, diante de cenário de rara beleza e emoção, onde pontificavam os verdes campos que circundam o cemitério e a silhueta branca do Capitólio - significativo tributo a grandes e anônimos heróis.

Viajando em nossa memória, repassamos em nossas lembranças alguns momentos de nossa ação em combate, nossas alegrias e angústias naquela memorável Campanha da Itália.

Na guerra, não fomos nem heróis, nem covardes. Tivemos medo, mas fomos capazes de superá-lo. Evidentemente, os pilotos em combate sofrem maiores ou menores tensões, conforme o perfil de suas perso-

nalidades e o fator sorte. Um piloto de guerra sem sorte ou se acovarda após algumas missões sem êxito ou morre logo. Foi o caso de nosso colega de turma e amigo John Richardson Cordeiro e Silva, morto em sua primeira missão de combate. Piloto valente, morreu por ser bravo e por sua terrível falta de sorte, ao ser escalado para uma missão daquelas e procurar executá-la como se fôra sobre um alvo sem oposição.

Nossa primeira missão foi um autêntico batismo de fogo. Comandados por nosso valente líder, o então Tenente Josino Maia de Assis, atacamos uma estação de estrada de ferro fortemente guarnecida. Os nazistas atiravam tanto, que o solo, para onde nos arremetíamos velozmente, parecia um terreiro em noite de São João, tantas eram as bocas expelindo chamas. Já no acampamento da base, fomos tomados por estranha sensação: não entramos em pânico com a lembrança da enorme quantidade de tiros desfechados sobre nós; estávamos contentes com a nossa sorte de termos saído ilesos.

Na segunda missão, sobrevoávamos o Passo de Brenner tentando localizar o guia, após um bombardeio em mergulho à Ponte de Ora, descuidando-nos das manobras evasivas. Os *hunos* reagiram, desferindo salvas de quatro tiros de canhão 88mm, errando o alvo. Recuperamo-nos a tempo, não dando mais chance aos alemães de nos atingirem. Nessa missão, também tivemos mais apreensão do que medo e, em momento algum, nos deixamos dominar pelo pânico.

Já na terceira missão, éramos a própria expressão da tensão. A cada passo, estáva-

* NOTA DA REDAÇÃO: Texto extraído do artigo "In Memoriam — Aos Heróis Desconhecidos de Todas as Pátrias", publicado na revista UNIFA, p. 49-51, em 31/07/88.

mos, como o dito popular, "com um olho no padre e outro na missa", tentando adivinhar de onde viria a saraivada de balas. E assim seguimos, sempre ajudados pela sorte e guiados pela vontade divina, até a 32ª missão.

Até que, num dia do mês de 45, saímos para uma missão denominada por nós de Patrulha na Madrugada. O alvo era uma fábrica de torpedos, situada numa pequena cidade, Sermione, localizada na península sul do Lago de Garda. Julgamos ter acertado em cheio. No regresso, o comandante da esquadrilha voou baixo, à procura de outros objetivos, e sobrevoou inadvertidamente o campo de Vila Franca, um dos mais protegidos pelos alemães. Parecia um vôo dentro das nuvens, tamanha a quantidade de fumaça, clarões e explosões. Voávamos em *cobrinha*, na posição de número quatro. Apesar da ferocidade do ataque dos nazistas, o sentimento que nos assaltou não foi de medo, e sim de frustração. Pensávamos: "Vamos morrer sem dar um tiro neles!..."

No entanto, só uma bala nos atingiu, pondo fora de combate um dos magnetos, o que não prejudicou em nada nosso heróico P-47, levando-nos, incólumes, de volta ao acampamento de Pisa.

Chegamos, enfim, no dia 2 de maio de 1945, data do término das hostilidades na Itália, como um dos 23 pilotos que, do total de 48 do grupo inicial, combateram até o último dia da guerra.

Ao se encerrar a cerimônia, todas essas lembranças foram trazidas à tona e nos transportaram daquela longínqua Itália dos dias difíceis da guerra em 45 para aquele lugar sagrado, onde a memória dos heróis é permanentemente reverenciada pelo povo americano.

TORPEDEIRA BRASILEIRA, A PRIMEIRA VÍTIMA NAVAL DA SEGUNDA GRANDE GUERRA

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

Ao findar a Primeira Grande Guerra, foram adjudicadas ao Brasil, a título de indenização de guerra, duas torpedeiras da Armada imperial alemã, a V-105 e a V-106.

Faziam elas parte de uma série de quatro, cuja construção fora contratada pelo Governo da Holanda, e deveriam receber os indicativos Z-1 e Z-2.

Postas a flutuar a 26 de agosto de 1914, foram transferidas à Marinha germânica, logo ao iniciar-se a grande conflagração.

Deslocavam 340t em situação normal e 421t a plena carga, tendo 62,6m de comprimento, 6,2m de boca e 2,5m de calado máximo.

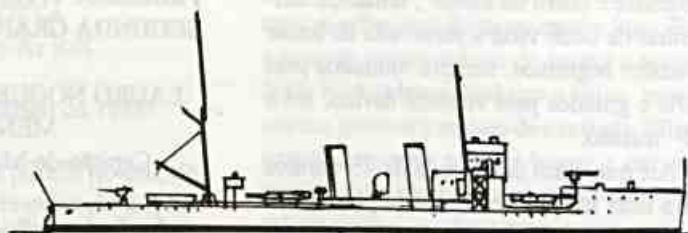
Sua velocidade máxima era de 28 nós, obtidos pela ação de dois hélices, movidos por turbinas Aegvulkan, com 5.500 S.H.P.

Quatro caldeiras do tipo *Yarrow*, alimentadas por 60t de carvão e 16,2t de óleo, forneciam vapor às turbinas, permitindo raio de ação de 1.400 milhas, a 17 nós.

Disponham de 2 tubos lança-torpedos de 450mm e foram artilhadas, a V-105, com 2 canhões de 88mm (30 calibres), e a V-106, com 2 outros de 57mm, (55 calibres). Seus tubos lança-torpedos estavam instalados em reparos singelos, no plano de meia-nau; o de vante, entre o passadiço e o castelo e o de ré, entre a última chaminé e o mastro grande.

Incorporadas à Marinha do Brasil seriam dois "Estranhos no Ninho", como já o era a *Goyaz*, última de nossas 23 torpedeiras ainda em serviço.

V 105 1919



À vista de sua incompatibilidade com nossas necessidades, houve por bem o Governo brasileiro transferi-las a outras Marinhas.

A *V-105* passou à Marinha britânica, que a sucateou, já em 1920.

A *V-106*, porém, foi destinada à armada da rediviva Marinha polonesa, sem canhões, nem tubos lança-torpedos, com o nome de *Mazur*, em 09.Dez.1919.

Incorporada à renascida força naval da Polônia, em setembro de 1921, foi artilhada com duas peças de 47mm e duas metralhadoras, substituídas, aquelas, em 1924, por outras duas de 75mm, aumentadas para quatro, em 1931, além de dois novos tubos lança-torpedos de 450mm (1924).

Em 1935, um de seus canhões foi retirado, colocando-se, em seu lugar, uma peça antiaérea de 40mm.

Nessa ocasião, sofreu ampla reforma, perdendo a segunda de suas duas chaminés.

Ao eclodir a Segunda Guerra Mundial encontrava-se no porto de Gdynia e foi alvo de violento ataque aéreo da Luftwaffe, a 1º de setembro de 1939, de nada lhe valendo o reduzido armamento antiaéreo de que dispunha.

Atingido pelas bombas alemãs, foi o primeiro vaso de guerra a ser destruído, na grande conflagração que se iniciava.

Findava-se, assim, tragicamente, mas de armas na mão, a velha torpedeira, sucessivamente holandesa, alemã, brasileira e polonesa.

PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO NAVAL*

Serviço Postal Aéreo — Marinha do Brasil

Inaugurado em 15 de agosto de 1919 em um vôo chamado de Excursão Aérea, composto de duas aeronaves *HS2-10* e *HS2-11*, numa viagem do Rio de Janeiro a Ilha Grande, onde se encontrava em manobras a Primeira Divisão Naval. Esse serviço destinava-se ao transporte de malas pos-

tais com correspondência oficial e particular para o pessoal de bordo. O aparelho *HS2-11*, portador da mala postal, atingiu seu objetivo em 1h25min de vôo, enquanto o outro, o *HS2-10*, amerrissou próximo ao Arpoador e os pilotos chegaram até a praia a nado.

Esse serviço foi precursor dos Correio Aéreo Militar (CAM), Correio Aéreo Naval (CAN), Correio Aéreo Nacional (CAN) e do Comando de Transporte Aéreo (CONTA), a partir de 1951.

Vôo de Estudo Rio-Buenos Aires — 1920

Foi executado pelo Capitão-Tenente Aviador Virginius de Lamare, para planejar uma linha aérea comercial do Rio de Janeiro a Buenos Aires. Neste vôo foram transportadas algumas cartas do Aero Club Brasileiro, com o carimbo deste na frente e no verso das sobrecartas. No carimbo da frente se acha anotada com tinta vermelha a data de 5 de outubro de 1920.

Teve início em 6 de outubro de 1920, depois de uma tentativa anteriormente frustrada.

Temos o conhecimento de duas destas cartas, uma posteriormente autografada pelo Comandante de Lamare, com o comentário seguinte:

"Vôo para o estudo das possibilidades do estabelecimento de uma linha aérea entre Rio e Buenos Aires, com escalas em Santos, Paranaguá, Florianópolis, Porto Alegre, Montevidéu. Realizado entre 6 e 28 de outubro, em um avião *Savoia Macchi 9*, pelo então tenente-aviador da Marinha brasileira, Virginius de Lamare e o

suboficial mecânico Antonio da Silva Júnior. O avião, devido a vários acidentes, pousou em Santos, Itajaí, Florianópolis, Laguna, Lagoa Cidreira, Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, onde foi avariado quando içado por um guindaste para o cais."

A DISCIPLINA NA MARINHA NORTE-AMERICANA NA DÉCADA DE 1850**

Dr. James E. Valle

No início da década de 1850, a Marinha americana, em seu meio século de existência, já tinha entrado na era da navegação a vapor, realizando com sucesso viagens de exploração científica e fôra pioneira no estudo da oceanografia, além de já ter participação vitoriosa em três guerras. Entretanto, sua estrutura e política de pessoal continuavam quase que totalmente as mesmas, desde a sua criação em 1798: ainda não possuía almirantes nem estado-maior, selecionava seus oficiais por indicação política ou de padrinhos e recrutava seus marinheiros entre os homens que habitavam a orla marítima em todo o mundo.

A questão da disciplina era definida na publicação *Articles of War* (Regulamentos de Guerra), escrita e adotada em 1800 e que poderia ser considerada decorrência direta da homônima inglesa datada de 1652. Os estatutos ingleses eram baseados no *Magestri Militium*, que regulamentava as frotas e legiões do Império Romano. Por sua vez, o *Magestri Militium* foi inspirado na *Nomos Nautikos*, a antiga *Rhodian Sealaw* datada do século VII a. C. Assim, as punições do século XIX estavam em uso há

* Texto extraído do original ainda não publicado de João Roberto Baylongue, especialista em Aerofilatelia e publicado na revista *Samlar*, de maio/junho de 1992.

** Extrato de artigo publicado na revista norte-americana *Naval History*, em seu número da primavera de 1992, intitulado "Naval discipline in the 1850s".

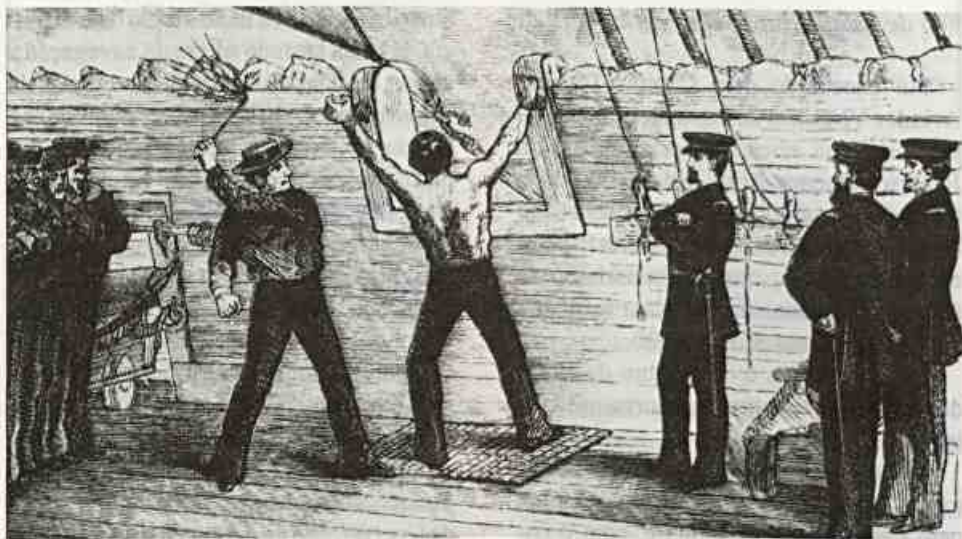
tanto tempo que eram referidas, mesmo em documentos legais, simplesmente como "o velho costume do serviço marítimo".

Embora a Marinha norte-americana não fizesse uso dos mais cruéis castigos, como passar pela quilha e esquartejamento, ela era pródiga em aplicar o açoite, chegando a um total de 5.936 casos entre 1846/1847, em 60 navios, ou 4,13 punições por açoite em cada navio, em média mensal.

A autorização para a aplicação do açoite terminou abruptamente, por ato do Con-

gresso, em 1850, o que causou sérias dificuldades, gerando, inclusive, crises de indisciplina. De 63 casos, em média, de corte marcial na década de 1840, passou para 127 em 1851, ou seja, uma corte marcial para cada 78 oficiais e marinheiros.

Na corte marcial instaurada para apurar ato de indisciplina na Corveta *Cyane* em agosto de 1852, nos depoimentos prestados, observava-se: "pela minha experiência, eu penso que uma guarnição não poderia ser apropriadamente disciplinada sem



que se use o açoite", respondeu o Capitão-Tenente William D. Hurst a uma pergunta da Corte. A própria Corte Marcial, na sua sentença, declarou que, na sua opinião, "o sistema de punição, ora autorizado e em uso, é inadequado para manter a boa ordem e a disciplina no serviço e que em sua ineficiência, é responsável direto pelo encorajamento de tais insubordinações e ofensas".

Em 1855, finalmente, o Congresso corrigiu o problema por ele próprio criado revendo o Regulamento de Marinha para incluir uma Corte Marcial Sumária.

Por este tempo, a Marinha estava com

seus quadros de oficiais desequilibrados, com a cabeça inchada e de má qualidade, já que somente a morte era motivo para baixa do serviço ativo e as promoções eram apenas por antigüidade. Tal situação tornou-se um escândalo nacional, o que deu origem a ato do Congresso, aprovado em fevereiro de 1855, denominado "Um ato para promover a eficiência da Marinha".

Esta medida autorizava a criação da Junta de Eficiência da Marinha, com poderes para selecionar oficiais e marinheiros que deveriam deixar o serviço ativo e serem colocados na reserva. Esta junta era cons-

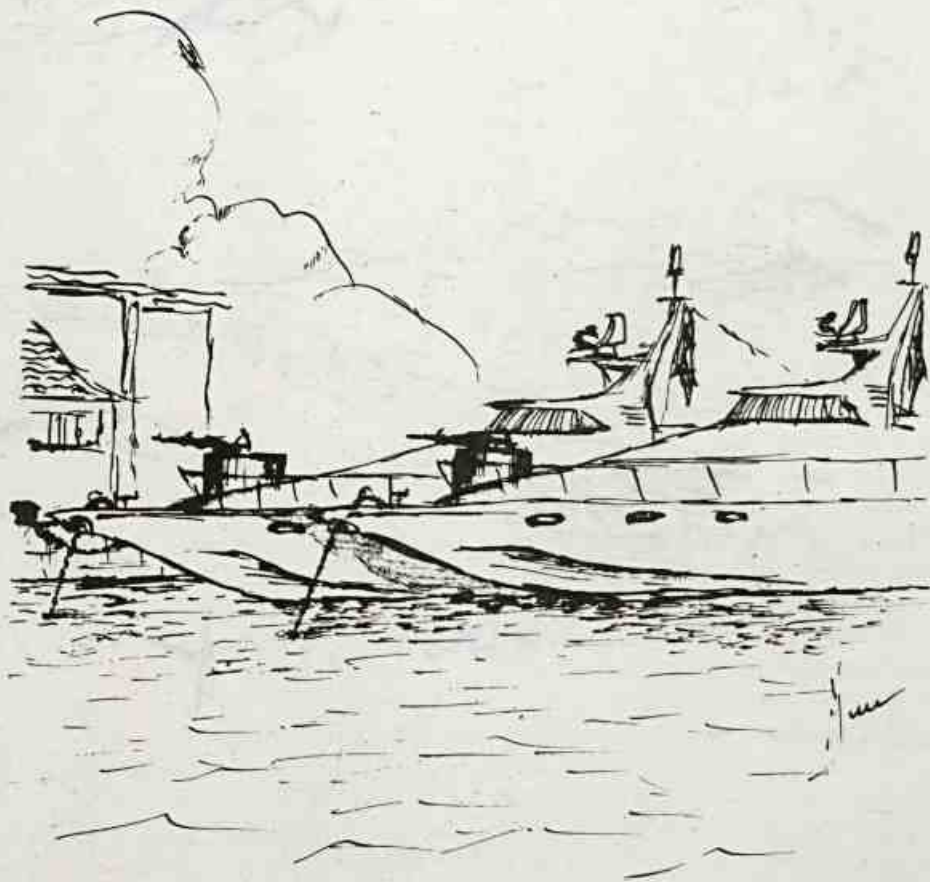
tituída de 15 oficiais da ativa, inclusive seus líderes, Comodoro Matthew C. Perry e Capitão-de-Fragata Samuel Francis Du Pont, sob a chefia do Ministro da Marinha John C. Dobbin, e tinha a tarefa de identificar aqueles que "eram incapazes de cumprir pronta e eficientemente todas as suas tarefas no mar e em terra". Seus trabalhos tiveram início em junho de 1855.

Depois de estudado cada caso, sem ouvir o acusado, a Junta votava e, por maioria simples, decidia. De 900 oficiais comissionados que foram examinados, 415 passaram pelo exame em silêncio, 285 criaram alguma discussão e 201 foram eliminados

do serviço ativo. Neste último número incluía-se 52% do total de capitães-de-mar-e-guerra, 40% dos capitães-de-fragata e 26% dos capitães-tenentes.

Tal procedimento sumário provocou, naturalmente, reações que desaguaram numa emenda do Congresso, datada de janeiro de 1857, que dava aos oficiais dispensados do serviço naval o direito de solicitar uma corte para conhecer as causas de sua eliminação. A decisão final caberia ao presidente da República.

Entretanto, a instabilidade disciplinar na Marinha só veio a ser corrigida diante de um mal maior, a eclosão da guerra civil.



O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas, e por isso caracterizam várias fases da vida da Marinha.

Contamos com a sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso, por escrito ou por telefone (Almirante Brigido — 221-6696), que a RMB e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

EXPLICAÇÃO ACEITÁVEL

O oficial, em visita a Londres, resolvera fazer uma rápida viagem a cidades próximas.

Simultaneamente com um senhor inglês, de certa idade e trajado com apuro, procurou no balcão da gare a papeleta de informações adequada à sua viagem.

Tendo se confundido na escolha da papeleta resolveu trocá-la. Reaproximou-se do balcão, juntamente com o mesmo inglês que também se movimentara pela mesma razão.

Comenta, encabulado, o nativo:

— Estou meio perdido. Não sou daqui!

Com mais forte razão, justificou-se o outro:

— Pois eu sou de outro país.

— Qual?

— Brasil.

A menção daquele longínquo país deu ao inglês uma oportunidade para esclarecer-se sobre uma dúvida que às vezes lhe ocorria, o que o animou:

— Tenho uma curiosidade. Posso perguntar?

— Esteja à vontade.

— Por que vocês no Brasil não falam espanhol?

— Porque fomos colonizados pelos portugueses.

O cavalheiro ficou imóvel, como a racionar e em seguida, meneando suavemente a cabeça num gesto afirmativo, monologou num murmúrio, só compreensível pela perfeita dicção:

— It makes sense!

IMBRÓGLIO METEOROLÓGICO

No passadiço conversavam os comandantes do Esquadrão e do Navio. A alguns

passos, dois tenentes trocavam informações na rendição do serviço. Mar calmo, temperatura amena e céu de um azul sem mácula. Repentinamente surgem nele duas pequenas e sobrepostas nuvens brancas, o que chamou a atenção dos quatro personagens. Os tenentes, com excelente visão e binóculos, verificaram tratar-se da condensação da descarga de gases da propulsão de uma pequena aeronave, muito distante. Os dois comandantes, visão prejudicada pela idade e sem outro auxílio, ficaram intrigados com aquela formação repentina, naquele azul total.

Acontece que o comandante do navio era sobejamente conhecido por, a seu modo, nunca deixar de esclarecer qualquer dúvida, sobre qualquer assunto! Assim, estampada a dúvida na fisionomia do chefe, apresentou logo um esclarecimento sobre a formação da nuvem, que não passava de um imbróglgio de elementares conhecimentos de meteorologia.

Ante o aparente desinteresse e mesmo provável incredulidade do chefe, que permaneceu calado e com olhar distante, o comandante buscou apoio na opinião de um dos tenentes, um inteligente gozador que, estupefato, também ouvira a surpreendente explicação:

— Concorda comigo, tenente?

O jovem, divertido, aproximou-se e concordou com entusiasmo, acrescentando serem as nuvens de um tipo muito raro e única exceção conhecida das leis comuns de formação de qualquer outro tipo. O comandante, surpreendido pela fácil e ardorosa aprovação à sua teoria esboçou um largo sorriso de vitória enquanto o tenente adesista aproximava-se do seu colega, que tudo ouvia.

Ocupando uma posição que certamente levaria o comandante a ouvir seu comentário, fingiu esclarecer o companheiro:

— Essa exceção é conhecida como

CUMULUS IMBE... — baixou o tom de voz e pelo canto da boca completou, apenas para seu colega:

...CILLIS!

RECOMPENSA PELO ESFORÇO

Naquele tempo ainda não havia ponte Rio-Niterói. Quem servia nas ilhas corria contra o tráfego, contra o tempo, contra tudo, enfim, para chegar no cais do Primeiro Distrito Naval, e pegar o Aviso que o levaria a sua OM, o CIAW, por exemplo, ou mesmo a Base Almirante Castro e Silva, a Castro e Silva, como era mais conhecida.

A saída dos Avisos e outras lanchas privativas estava programada para às 7h30min diariamente, e podemos imaginar a confusão que ocorria no cais, pela manhã, com a chegada de todos os passageiros, o embarque, e finalmente a largada das conduções. O próprio cais não comportava tantas embarcações atracadas ao mesmo tempo, culminando com atracções a contrabordo, espera de vaga, enfim, um verdadeiro exercício de marinharia dos patrões para cumprirem as determinações de horário. Era tão restrita a área de manobra, que o largar era feito, pelos Avisos, girando em torno da popa, que permanecia grudada ao cais, enquanto que, com forte conjugado das máquinas, abriam a proa para poderem, então, se afastarem.

Enquanto a popa não se afastava, havia sempre a possibilidade de um atrasado embarcar à última hora, mesmo tendo que fazer uma tremenda ginástica, uma vez que, em função da altura da maré, o espaço entre o teto do Aviso e o nível do cais podia estar muito reduzido.

O estacionamento defronte o cais da Bandeira, igualmente, era pequeno para todos, nessa hora. Os que chegavam em

cima da hora, além de não se atualizarem pelo *jornal da praia**, corriam o risco de perderem a condução, situação esta algumas vezes penosamente contornável, como o caso da Castro e Silva, que obrigava o atrasado a, rapidamente, deslocar-se para a Praça XV, tomar uma barca para Niterói, pegar um bonde ou ônibus para a Ponta D'Aréia, alugar uma pequena canoa a motor, safando-se do problema de perder muitas horas de expediente, irrecuperáveis no caso de alunos dos cursos regulares. Já para o CIAW tal manobra era impossível, e a perda, inevitável.

Naquele dia a confusão era tremenda. Ocorreu até uma pequena batida entre carros, no estacionamento, dada a afobação que um carona abriu sua porta, sem se dar conta da entrada de outro carro na vaga ao lado. Eu já havia embarcado e o Aviso começara a manobrar, forçando a abertura da proa. A popa, colada ao cais, estava tão baixa em relação ao piso deste, que escassamente daria para alguém por ali passar. Sentado no banco lateral, pudemos ver a corrida desesperada de um marujo, em direção ao Aviso, e quando chegou na altura da popa, que já ameaçava descolar do cais, não titubeou. Num salto felino atirou-se entre o teto do aviso e o chão do cais, passando raspando ao banco em que estávamos sentados, estatelando-se um pouco adiante. A popa acabara de se desligar do cais, e o Aviso tomou o rumo do canal onde buscaria a derrota definitiva para seu destino.

Levantando-se, e limpando o uniforme azul, que sujara um pouco na queda, o marujo, um Cabo cozinheiro um pouco gordo (o que fez mais admirar a sua agilidade), sem olhar para ninguém, talvez algo

envergonhado, falou alto após um suspiro de alívio:

— Ainda bem que não perdi a condução para o CIAW!

Não pude ver sua reação enquanto se dirigia para a cobertura da guarnição, pois já estava de costas, mas pela mão que levou à cabeça imagino que tenha desabado quando ouviu alguém dizer:

— É, mas este Aviso está indo para a Castro e Silva!?!?... Mas não fique triste, você vai dar um belo passeio marítimo...

ALARME GERAL... POR PARTES

Servi por muitos anos no NTRT "Soares Dutra". Embarquei quando o navio ainda era novo, poucos anos após sua chegada ao Brasil, vindo do Japão, onde fora construído. Tudo funcionando, até o detector de incêndios, que captava qualquer fumacinha numa cobertura e imediatamente fazia soar o alarme no passadiço. Bastava ao oficial de serviço, então, inspecionando por uma simples janelinha do equipamento, determinar qual o setor do navio onde estava ocorrendo o sinistro, e acionar o alarme geral, avisando pelo fonoclama o local.

O sistema de fonoclama possuía uma chave seletora que permitia enviar mensagens para apenas um setor selecionado. Exemplo, o circuito uno selecionava o convés do castelo, o dois, o convés do tombadilho, o três, a praça-de-máquinas e assim por diante. Isto permitia transmitir uma ordem às cobertas de tropa, sem fazê-lo ao pessoal da guarnição a ré, que nada tinha a ver com o assunto. O fato de transportar tropas assim o justificava. No entanto, para a transmissão de ordens gerais, contava o fonoclama com o circuito cinco,

* NR: Nome dado à reunião de oficiais que ocorria enquanto esperavam a condução e trocavam comentários sobre os últimos eventos civis e navais.

denominado circuito de emergência, quando então a ordem ecoaria por todo o navio, impiedosamente.

No adestramento diário, em viagem, constava a parte em que o oficial de serviço, uma vez detectado o incêndio, determinava ao marinheiro de serviço que fizesse o anúncio do incêndio, informando que era um exercício, e o local onde estaria ocorrendo o suposto incêndio. Claro está, por se tratar de uma faina geral, a ordem seria dada pelo mencionado circuito de emergência.

Naquele dia, demarrado o exercício, e estando o marinheiro de serviço fora das vistas do caveira*, este não titubeou, chamou o ronda (sempre o ronda!), um marinheiro jovem, recém-embarcado, e por isso mesmo ainda sem adestramento apropriado, e determinou o anúncio: "Gato 22, isto é um exercício, incêndio na coberta de tropas avante". A ordem foi prontamente cumprida, ainda que no circuito um, pois assim já estava. Em seqüência, o marinheiro passou para o circuito dois e anunciou impostadamente o mesmo. Antes que desse a mesma varada no circuito três, o oficial de serviço, já antevendo a gozada que levaria na Praça D'Armas, o chamou e disse, muito seriamente: "— Meu filho, não é assim que se anuncia. Você deve dizer — Isto é um exercício, incêndio na coberta de tropas avante — no circuito de emergência, entendeu?"

— Sim senhor, respondeu o ronda, e voltando célere para a frente do fonoclamor, repetiu enfaticamente nos circuitos um, dois, três, quatro e cinco, o anúncio: "TrT Soares Dutra, isto é um exercício, incêndio na coberta de tropas AV, no circuito de emergência!"

Até hoje não sei porque o oficial de serviço não reagiu. Creio que se perdeu fazendo as contas de quanto lhe ia sair a cervejada que fatalmente teria que pagar na praça-d'Armas!

E O COMANDANTE B. ESTAVA LÁ...

Estávamos em 1941. Eu era 2^a tenente e servia no Encouraçado *Minas Gerais*, fazendo estágio na Máquina. Era recém-embarcado. Um belo dia estava de serviço, no quarto de 00 às 04h, no camarim da máquina. O navio estava atracado ao cais Norte da Ilha das Cobras, apagado e recebendo energia de terra. Junto comigo se encontravam, sentados num banco, o electricista, o motorista e o ronda de serviço. Tudo parado. Um silêncio sepulcral.

À 01 hora, pela rotina, deveria ser ligada a bomba sanitária, a qual deveria funcionar durante 15 minutos. Um pouco depois, observei que a rede estava sem pressão, logo, a bomba não estava funcionando. Interpelei o electricista de serviço e ele me informou que se dirigira à praça dos vaporizadores AV, onde se situava a bomba, mas não a ligara, porque o Comandante B estava lá, balançando o corpo sob uma canalização, como era de seu costume.

O Comandante B. era um oficial de máquinas que servia no *Minas*, quando morreu, um ano atrás. Não cheguei a conhecê-lo, mas percebi logo a situação criada. Enchi-me de coragem e disse-lhe que iria com ele até a bomba para ver se o oficial estava lá.

O *Minas* tinha uns corredores enormes, muito compridos e muito pouco iluminados. A praça de vaporizadores avante se localizava duas ou três cobertas abaixo. Lá

* NR: Gíria para oficial de quarto (de serviço).

chegando, acendi a luz e perguntei-lhe se o tal comandante ainda estava lá. Respondeu-me pela negativa, ligou a bomba e regressamos ao camarim sem dizer palavras. Na hora marcada, ele voltou à praça e desligou a bomba, sem problemas.

No dia seguinte, durante o café da manhã, comentei o caso com os colegas e os mais antigos me esclareceram que, de vez em quando, esse oficial aparecia a alguns marinheiros, que tinham servido com ele. Juravam tê-lo visto em uma praça qualquer da máquina, sempre balançando o corpo, como era de seu costume.

É como diz o ditado espanhol; "Yo no creo en brujas, pero que las hay, las hay."

ELE ERA FOGO...

Vasto foi o anedotário que o nosso Comandante deixou em sua passagem pela Marinha, tornando-se conhecido de todos os oficiais do seu tempo, pela sua simpatia, pela sua vida desregrada de autêntico boêmio, pelas complicações em que se metia, pela facilidade e ardis que aprontava para fugir de seus credores, quase sempre saindo-se bem, graças à sua viva inteligência, aliada à alta dose de malandragem.

Seguem-se duas histórias a ele atribuídas:

— O imediato do Tênder *Belmonte*

Contam que ele devia uma soma razoável a determinado cidadão que, cansado de esperar pelo seu pagamento, foi procurá-lo no Tênder *Belmonte*, onde o nosso colega exercia as funções de imediato. Logo que tomou conhecimento da presença a bordo do seu incansável credor, manda tocar *postos de combate*. Correria a bordo do velho navio, pessoal guarnecendo capacete e armamento, assumindo local designado dos postos; e eis que seu credor o encontra na Praça d'Armas — mais do que depressa entrega-lhe um fuzil e dá-lhe ordem para

subir correndo para o passadiço. O cidadão pondera, dizendo-lhe que veio apenas cobrar o que lhe era devido, contentando-se já em receber, pelo menos, uma parcela do montante. Recebe do nosso héroi tremenda repreensão — é hora de defender a Pátria, o senhor pegue o fuzil ou se retire de bordo — é muita falta de patriotismo, prosseguiu — vir falar em dinheiro numa hora dessas... o cidadão cabisbaixo desceu a prancha do *Belmonte*, entrou no seu carro e desapareceu. Pouco depois, foi tocado — "volta aos postos".

— Na Diretoria do Pessoal.

Pulando de navio para navio, de comissão em comissão, o nosso comandante foi bater na Diretoria de Pessoal com sua caderneta de assentamentos cheia de repreensões e prisões, era punição que não acabava mais.

Levado à presença do Diretor do Pessoal, almirante que fora muito amigo do seu velho pai, veio logo a severa repreensão daquela autoridade, terminando por dizer-lhe — é, você, realmente, não herdou as qualidades de seu pai! Que tem a dizer-me?

— Senhor almirante, hereditário que eu saiba, só sífilis.

NA ANTIGA ESCOLA NAVAL

Noite de quinta-feira, depois do toque de silêncio, o diretor da Escola Naval passava inspeção em um alojamento de aspirantes, quando gritam com voz bem fininha — "Jacaré engoma... ado..." O diretor indignado, este era o seu apelido, surpreendido com a inédita *gracinha*, logo revida — quem é o covarde? — Aposto como não tem coragem para apresentar-se.

A mesma voz fininha — ganhou a aposta, almirante!

O TIROTEIO DE RETINIDAS

O Cruzador *Tamandaré* chegou ao porto de Casablanca onde receberia, a bordo, o Presidente da República Café Filho, para transportá-lo a Lisboa.

Casablanca, cidade principal do Marrocos, na época ainda colônia francesa, vivia sob intensa atividade nacionalista que buscava a independência do país e resultava em freqüentes tiroteios, principalmente nas áreas habitadas pelos árabes. A guarnição havia sido alertada para tal fato, devendo evitar tais locais quando de licença.

O práctico do porto realizou excelente manobra para a atracação, sem rebocadores, colocando o navio no local para amarração, de tal modo que bastaria balançar a retinida para que chegasse às mãos dos amarradores árabes no cais.

O nosso EGA*, no comando da popa, resolveu, no entanto, ordenar ao marujo com o fuzil lança-retinidas que fizesse uso do mesmo. Ao disparo da arma, os amarradores árabes fugiram em desabalada carreira, refugiando-se atrás de fardos, juntos a um depósito mais distante.

Passaram alguns minutos antes que pudessem, os amarradores, serem convencidos que não havia acontecido algum tiro-

teio e voltassem para realizar a amarração do navio.

CONFIANÇA NO ROTEIRO

Lembro-me do comandante de uma *Bicuda*.** Dizia-me ele, um dos tipos cômicos da MB, que, tendo realizado uma extensa comissão no mar, visitando, inspecionando e reparando faróis de nossa costa, resolveu dar dois dias de folga à guarnição, rumando para um porto.

Ao chegar junto à entrada do mesmo, consultou o Roteiro e identificou o farol, ao lado norte da entrada, com 20 metros de altura e listas horizontais pretas e brancas; logo após, do mesmo bordo um edifício conspicuo de doze andares, em área isolada; no lado sul velho mosteiro em elevação baixa, mais para dentro, ponte de ferro sobre pequeno ribeirão.

Atracou e, logo após o mesmo, as autoridades posteriores vieram a bordo, às quais o comandante disse gentilmente:

— Gosto muito do povo capixaba. Ao que a autoridade local respondeu:

— Mas o senhor está na Bahia.

— É por isso que não acredito no Roteiro, disse o comandante.

* Encarregado Geral do Armamento.

** Corvetas classe *Matias de Albuquerque*, de 6 unidades, construídas durante a Segunda Guerra Mundial, como *trawler*, nos estaleiros Lage da Ilha do Viana no Rio de Janeiro, para a Marinha inglesa. Quilhas batidas em 1941 e transferidas para a Marinha brasileira em 1942. Deslocavam 920 toneladas carregadas máquinas alternativas. Potência: 1.000 IHP. Veloc.: 12 nós. Caldeiras a carvão. Após a guerra foram aproveitadas para os serviços da Diretoria de Hidrografia e Navegação.

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante!

A DIREÇÃO

MEMORANDO DO ALMIRANTE-DE-ESQUADRA CHESTER W. NIMITZ

Recebemos do Contra-Almirante (RRm) Odyr Marques Buarque de Gusmão, em 22 de julho, uma cópia do famoso memorando que o Almirante-de-Esquadra Chester W. Nimitz enviou ao Almirante Raymond A. Spruance, Diretor da Escola de Guerra Naval da Marinha dos Estados Unidos, em meados de 1946*, o qual transcrevemos a seguir:

“Causou grande impressão ao Chefe de Operações Navais a simplicidade, valor básico e aplicação na conduta da guerra dos preceitos expostos na seção V do Relatório

da Comissão Conjunta de Investigação sobre o ataque a Pearl Harbor.

“Conquanto muitos desses preceitos já se achem incorporados, direta ou indiretamente, em matéria constante do curso presentemente dado na Escola de Guerra Naval, o Chefe de Operações Navais considera de tal importância que os tornam merecedores de estudo aprofundado e instrução especial.

“Solicita-se, assim, que a Escola de Guerra Naval estude e ministre instrução sobre esses princípios, visando acentuar a necessidade de sua observância na consecução de uma sólida organização na Marinha e de maior simplicidade e acerto no

*NOTA DA REDAÇÃO — O Comitê Conjunto para Investigação do Ataque a Pearl Harbor funcionou de 15 de novembro de 1945 a 20 de julho de 1946. (Ver “Lembrem-se de Pearl Harbor!”, do Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Luiz Roberto Fontenelle Lima, publicado na *RMB* do 3º/4º trimestre de 1991, p. 181-207.)

exercício do comando nos trabalhos de estado-maior.

“Sugere-se, outrossim, que seja considerada a conveniência de incluir uma relação desses 25 princípios como apêndice à publicação *Plano e operações navais*, ora em elaboração pela Escola de Guerra Naval.

“Os preceitos acima mencionados são os seguintes:

“1 — Em uma organização bem equilibrada, há estreita relação entre a responsabilidade e a autoridade.

“2 — As funções relativas a operações e informações necessitam centralização de autoridade e atribuição definida de responsabilidade.

“3 — À delegação de autoridade, ou à expedição de ordens, corresponde o dever de fiscalização para assegurar que o mandato seja convenientemente desempenhado, ou a ordem executada.

“4 — Não é suficiente determinar a execução de uma tarefa: é necessário verificar cuidadosamente como essa execução se procede.

“5 — No que concerne a oficiais encarregados de direção e informações, nenhuma outra qualidade poderá substituir a imaginação e a iniciativa.

“6 — Todo comando superior deve prover, pelos meios a seu alcance, que os comandos seus subordinados não se descurem de suas responsabilidades no caso de prolongada situação de espera.

“7 — Qualquer órgão administrativo deve dispor de meios para localizar faltas porventura cometidas e para determinar a quem cabe a responsabilidade.

“8 — Todo aquele que, por descaso, deixar de se familiarizar detalhadamente com a organização do órgão a que serve, deve ser privado de funções de responsabilidade.

“9 — Não há margem para complacência e procrastinação quando o essencial é ação imediata e decisiva.

“10 — A atitude de superioridade ou inacessibilidade por parte de oficiais é fatal, nunca se deve hesitar em solicitar esclarecimentos sobre ordens recebidas ou em procurar conselho relativo a assuntos sobre os quais existam dúvidas.

“11 — Os métodos e processos adotados devem ser suficientemente elásticos a fim de poderem atender a situações anormais.

“12 — Nenhuma consideração deve ser aceita como justificativa da falta de execução de uma tarefa fundamental.

“13 — Nunca se deve contrariar uma ordem superior baseando-se apenas na própria opinião pessoal.

“14 — A eficiência de qualquer organização será anulada pela vaidosa rivalidade, oficial ou particular, entre seus membros.

“15 — A amizade pessoal, por si só, nunca deve substituir as ligações oficiais, ou com estas ser confundida, quando tais ligações forem necessárias ao funcionamento conveniente de dois ou mais órgãos operativos.

“16 — Tudo mais considerado, só o preparo contra qualquer eventualidade torna possível evitar fracassos.

“17 — A coordenação e a conveniente avaliação de informações em épocas de tensão internacional devem ser asseguradas pela continuidade do respectivo serviço e centralização da responsabilidade em funcionários competentes.

“18 — Há grave perigo em deixar-se ofuscar pela luz do que parece meridianamente evidente.

“19 — Conquanto seja muitas vezes necessário limitar ao máximo a disseminação de informações altamente confidenciais, não deve ser este processo levado a ponto de prejudicar o funcionamento do órgão interessado.

"20 — Sempre que houver dúvida sobre a conveniência de prestar ou não qualquer informação a postos afastados, a decisão deve ser pela afirmativa.

"21 — A autoridade que dispuser de uma informação valiosa, deverá proporcionar aos subordinados a vantagem de seu conhecimento.

"22 — O dever do superior de manter sempre o subordinado convenientemente informado é recíproco.

"23 — Toda a autoridade que tiver a responsabilidade de direção e fiscalização não poderá, sem prejuízo da segurança, considerar desnecessário alertar seus subordinados na presunção de que eles já possuam informações suficientes.

"24 — No parafrasear de uma informação recebida, qualquer descuido pode acarretar grave perigo, deve ser feito o máximo esforço no sentido de assegurar completa identidade de sentido das reduções original e parafraseada.

"25 — As comunicações devem se caracterizar por sua clareza, positividade e propriedade."

* * *

AODISSÉIA DO CRUZADOR ALEMÃO KÖNIGSBERG

A matéria publicada no 3º trimestre de 1992, página 75, sob o título acima, despertou-me o desejo de conhecer melhor a carreira dos três monitores fluviais, encomendados pelo governo brasileiro e adquiridos pela Grã-Bretanha no início da Primeira Guerra Mundial, especialmente as duas unidades que derrotaram o cruzador alemão em 11 de julho de 1915, o *Serven* e o *Mersey*, respectivamente os ex-brasileiros *Solimões* e *Madeira*. Na busca dessas informações, encontrei na publicação norte-americana *Big Gun Monitors*, da Naval

Institute Press, a história dos projetos, construção e operação dos monitores da Marinha Real britânica, da qual seguem alguns trechos resumidos.

Lysias Ruland Kerr
Contra-Almirante (RRm)

Já de posse de uma poderosa esquadra oceânica, resultado do programa naval de 1904, a Marinha do Brasil voltava-se para suas águas interiores e de fronteiras. Desse modo, encomendou à Vickers, Son & Maxim, de Barrow (Inglaterra), a construção de três monitores fluviais de pequeno calado, destinados às águas da Bacia Amazônica, devendo ser bem armados e bem protegidos para seu porte. O resultado foi um projeto de navio de 1.200 toneladas de deslocamento, 80 metros de comprimento entre perpendiculares e 15 metros de boca, e 1,37 metro de calado.

Os monitores teriam seus paióis e praças de máquinas protegidos por couraças de 7,6cm e os convéses de 2,5cm. Dupla máquina alternativa movendo dois propulsores, alimentados por duas caldeiras a carvão ou óleo, que proporcionariam velocidade de 12 nós. O casco era de um só convés (2,6 metros), mas a superestrutura larga permitia a instalação de alojamento para operações prolongadas, enfermaria, paióis frigoríficos e um bailéu.

Ainda de acordo com o projeto, esses monitores seriam armados com dois canhões de 6 polegadas e 50 calibres numa torreta dupla na proa, dois obuseiros singelos de 120mm na popa, quatro reparos de morteiros de 1,4 quilo e seis metralhadoras de 7mm.

Em janeiro de 1912, a proposta foi aceita pela Marinha do Brasil e, em seguida, iniciada a construção. Os navios receberam os nomes de afluentes do Rio Amazonas: *Javari*, *Solimões* e *Madeira*.

Os três monitores ficaram prontos em fevereiro de 1914 e preparados para a entrega, mas o governo brasileiro, às voltas com uma crise econômica gerada pela queda internacional do preço da borracha, não pôde efetuar o pagamento, sendo os três monitores colocados à venda. Porém, antes que esta fosse efetuada, o governo britânico, preocupado com a possibilidade deles caírem em mãos inimigas, comprou-os por 155.000 libras esterlinas, cada navio, pois, apesar de não ter tido nenhum uso específico para eles, tinham a vantagem de estar completos e de ser negados a outros possíveis beligerantes naquele clima de pré-guerra (agosto de 1914).

A exemplo dos brasileiros, os britânicos batizaram os monitores com nomes de rios ingleses: o *Solimões*, tornou-se o *Severn*; o *Madeira* tornou-se o *Mersey*; e o *Javari* veio a ser o *Humber*. Incorporados imediatamente, nas provas de mar realizadas constatou-se que os navios dificilmente atingiriam os 12 nós esperados, chegando, ao máximo, a marca de 9,67 nós.

Operações de guerra

Durante seis semanas foram empregados na patrulha do estuário do Rio Tâmisa, mas o avanço dos alemães em direção ao Mancha obrigou-os a seguir para a costa belga, em cumprimento de ordens de prover cobertura naval e prevenir qualquer desembarque anfíbio por trás das linhas aliadas. Posteriormente, foram incorporados ao recém-criado Comando de Dover, outubro de 1914, quando prestaram apoio de fogo contra alvos de terra que sitiavam o Exército belga em Nieuport. Nesta operação, descarregaram o fogo pesado de seus canhões e obuses contra as tropas alemãs a uma distância de 2.000 jardas da linha da costa, tendo como resposta o fogo com canhões de campanha, o que causou algum

susto. Aumentando a distância para 10 mil jardas, ficaram fora do alcance inimigo, ao qual mantiveram bombardeio contínuo durante quatro dias. Após reabastecimento em Dunquerque, agora fazendo parte de um esquadrão improvisado, bombardeou os alemães por mais dez dias. O esforço desprendido havia sacrificado os monitores e suas tripulações: a torreta de *Mersey* quebrou, a cadência de tiro do canhão de 6 polegadas do *Severn*, sobre-aquecida, diminuiu seu alcance máximo para 2.000 jardas; os alemães, agora com canhões mais pesados, quase puseram a pique o *Severn* e o *Humber*.

Embora os esforços dos alemães tenham sido contidos, os aliados foram impotentes para recuperar Ostende e a Antuérpia. Por outro lado, a presença na área de submarinos alemães também dificultou a permanência dos monitores. Em compensação, o bombardeio servira para impedir o avanço germânico até Dunquerque, Calais e Bolonha, cuja perda seria significativa para os britânicos.

Recolhidos às docas de Chatham, os três monitores foram submetidos a amplas reformas: substituíram as torretas do *Severn* e do *Mersey*; aumentaram a capacidade de armazenamento de 150 para 250 tiros por canhão; transferiam os obuseiros do tombadilho para o convés da superestrutura; e um reparo singelo de morteiro de 3 libras foi colocado no lugar do holofote à ré, o qual passou para uma plataforma mais a ré.

Regressando ao serviço, os navios foram empregados na defesa do continente diante da possibilidade de invasão e, posteriormente, em apoio de fogo aos franceses em Dunquerque. Nesta operação apenas tomaram parte o *Severn* e o *Mersey*, já que o *Humber* retornava a Chatham para a instalação de um reparo singelo de 6 polegadas a ré.

Em março de 1915, a necessidade de navios aptos a subir o Danúbio em operações contra a Áustria e a Hungria e seu fraquíssimo desempenho em alto-mar, os obrigaram a ser rebocados até Malta, daí navegar até Mudros em preparação do desembarque aliado em Galípoli, programado para 25 de abril. Mas o mau tempo reteve-os em Malta e, em 19 de abril, chegaram novas ordens que dividiriam o esquadrão pelos próximos três anos.

A destruição do Königsberg

Um dos poucos cruzadores alemães que haviam escapado à ação da Marinha britânica no início da guerra, após missões de corsário contra o tráfego marítimo aliado, refugiou-se nos canais do delta do Rio Rufiji, na África Oriental alemã, a 70 milhas ao sul de Dar-es-Salam, onde estava bloqueado por uma força de cruzadores britânicos. Era o *Königsberg*, de 3.400 toneladas, fundeado em águas rasas, que só poderia ser atingido por navios de pequeno calado e bem armados, como os monitores ribeirinhos. O armamento do *Humber* o tornara excêntrico, razão porque o *Severn* e o *Mersey* deixaram Malta a reboque, em 28 de abril de 1915, juntamente com o *Trent* e um carvoeiro, rumo à África Oriental.

Após difícil viagem, no dia 3 de junho chegaram a Ilha de Máfia, dez milhas afastada de Rufiji, e que tinha sido capturada aos alemães em janeiro daquele ano e transformada numa base para os navios que bloqueavam o *Königsberg*. Nesta base, onde estavam os Cruzadores britânicos *Weymouth*, *Hyaconth*, *Pioneer* e *Pyramus*, os monitores foram prontificados em três semanas. Pintados de verde para serem confundidos com a floresta tropical, os navios receberam mais meia polegada de couraça, sacos de areia e também nove mil

tambores vazios, para dar flutuação ao casco, em caso de avaria. As tripulações foram reunidas para exercícios de cooperação com as aeronaves de espotagem da Aviação Naval britânica, que haviam chegado recentemente da Inglaterra, para prover o único meio de dirigir o fogo de artilharia sobre o cruzador escondido.

O plano elaborado pelo Almirante H.G. King-Hall previa a entrada mais ao norte do canal, na maré cheia, pela alvorada, a fim de surpreender as defesas de terra e navegar rio acima para um ponto situado a cinco milhas e meia do *Königsberg*, enquanto um avião bombardearia o cruzador e outro faria a espotagem da artilharia sobre o navio, que não era visível ao nível do mar por causa da floresta.

Às 5h40m do dia 6 de julho, os dois monitores cruzaram a boca do Rio Kikunya e sofreram castigo do fogo de canhões leves de terra, respondendo com seus canhões de 3 polegadas. Fundearam na posição de bombardeio, à meia distância entre a foz do rio e o alvo estabelecido, à distância de 11.000 jardas. Às 6h48m, abriram fogo, o cruzador respondeu com seus canhões de boreste de 105mm, dirigidos por observadores alemães escondidos nas margens do rio, próximo dos monitores e numa elevação ao norte. Enquadrados, os navios britânicos ficaram em posição desconfortável. Às 7h30m o *Mersey* recebeu dois acertos, um na torreta de 6 polegadas, neutralizando-a, e outro na popa, na linha d'água, destruindo sua lancha e perdendo seis homens, tendo que se retirar para reparos. Vinte minutos depois, o *Severn* conseguiu seu primeiro acerto, próximo do canhão de proa do *Königsberg*, quando a aeronave de espotagem já não estava confusa com as salvas dos dois monitores. Antes de se retirar para outro fundeadouro, para fugir à precisão do fogo alemão, fez mais dois acertos.

O *Mersey* voltou à ação às 8h30m e o bombardeio continuou por várias horas, sempre que havia uma das aeronaves para espotagem, ao passo que o cruzador reduziu o fogo para poupar munição. Os monitores deixaram a posição às 15h30m com a maré vazante, após terem disparado 633 tiros de 6 polegadas, mas somente 78 foram espotados e o *Königsberg* continuava apto a lutar e navegar.

Os monitores foram sacudidos e submetidos a repetidos esforços pelo prolongado período de tiro real e seus canhões estavam perto do máximo desgaste. Os quatro dias seguintes foram gastos na Ilha de Máfia no reparo das duas unidades.

Às 11h40m do dia 11 de julho, os monitores entraram rio acima outra vez. *Severn* fundeou um pouco acima do *Mersey*, sendo enquadrado pelo cruzador alemão. Da sua posição, o *Mersey* abriu fogo, às 12h15m, enquanto o *Severn* avançou até 9.500 jardas, acertando o *Königsberg* na oitava salva e, daí em diante, colocou inúmeros impactos, causando grandes danos ao inimigo.

Um incêndio irrompeu na popa e os paióis de munição foram alagados. Às 14 horas, uma grande explosão, seguida de outras, e os alemães abandonaram o navio, destruindo-o previamente. Os monitores aproximaram-se mais e continuaram atirando por mais 20 minutos, para estarem absolutamente certos de sua destruição. Neste dia foram disparados 204 tiros de 6 polegadas.

Outras operações

A ação bem-sucedida dos monitores permitiu que a força de bloqueio fosse dispersa para outras tarefas, enquanto eles eram encalhados em Zanzibar, para repa-

rar os danos nos cascos e voltar a ação contra as outras forças alemãs na África Oriental, para a qual provaram perfeita adaptabilidade. Em agosto, o *Severn* bombardeou o porto de Tanga, entroncamento ferroviário para o interior. Nos seis meses seguintes, fizeram patrulhamento e reconhecimento até março de 1916, quando o *Mersey* foi mandado para reparos gerais em Durban, mês também em que tiveram início as operações terrestres de forças britânicas contra os alemães, nas quais o monitor provou o seu valor entre variado grupo de navios, realizando bombardeios de terra, desembarque e apoio às forças do Exército, papéis importantes para a tomada da costa africana oriental e na queda de Dar-es-Salam, a 3 de setembro de 1916.

O *Severn* retornou em abril de 1917 para fazer pequenas tarefas e patrulhamento juntamente com o *Mersey*, o que durou um ano. Havendo declínio das hostilidades, em 1918, foram rebocados para Alexandria, onde foram iniciados grandes reparos.

Humber

Este navio, nosso ex-*Javari*, também esteve em atividades nestes três anos. Esteve em ação contra Biyuk Anafarta, ao largo dos Dardanelos; bombardeou as baterias turcas nos olivais ao sul das praias de Anzac, em apoio e cobertura para retirada de tropas aliadas; apoiou as forças britânicas no porto de Mersa Matruth, em janeiro de 1916, suprimindo a ameaça da facção de Senussi contra a fronteira oeste do Egito. Operou também no extremo sul do Canal de Suez, onde incorporou-se às fortes defesas locais contra possível ataque turco, ali ficando por 16 meses. Por fim, em fevereiro de 1918, reuniu-se aos seus irmãos *Severn* e *Mersey*, em Alexandria, seguindo, em outubro, para Mudros em apoio às operações contra a Bulgária e a Turquia,

mas os armistícios foram assinados antes que precisassem entrar em ação.

Depois da guerra

Segundo a avaliação dos britânicos, os três monitores atravessaram a guerra melhor do que se poderia esperar de antigas canhoneiras fluviais. Apesar de ser de difícil manobra e impossíveis de navegar em mar aberto, foram capazes de usar canhões pesados de sua plataforma protegida sempre que solicitados.

Após o armistício, regressaram a Grã-Bretanha em 1919, para serviço no Esquadrão do Mar Branco, em operações no Rio Dvina. O *Severn* e o *Mersey* foram vendidos a uma firma inglesa em maio de 1921. O *Humber* voltou a Chatham após operar na Rússia. Foi vendido para holandeses, que o transformaram em cábrea, daí passou para as mãos de uma empresa inglesa de desmontagem de navios. Vendido aos franceses, trabalhou no resgate e desmontagem do Encouraçado *France*, que afundara na costa da Bretanha em 1922. Como cábrea, sabe-se que tinha um guindaste para 50 toneladas.

Lysias Ruland Kerr
Contra-Almirante (RRm)

* * *

NAVIO MERCANTE *ITAIMBÉ* Berço do Presidente da República

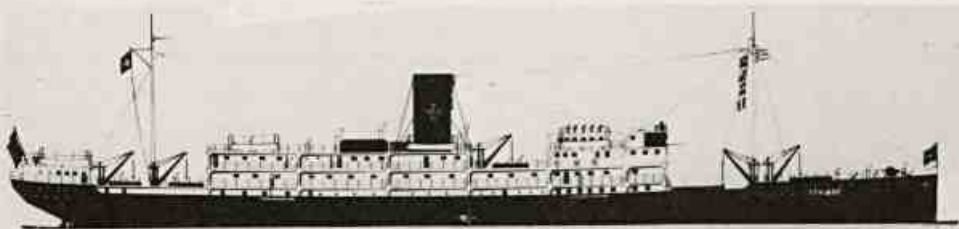
Recebemos do Sr. Gilson F. Souza a foto do Navio Mercante *Itaimbé*, da Companhia Nacional de Navegação Costeira das Organizações Henrique Lage, onde nasceu, em viagem de Salvador para o Rio de Janeiro, a 28 de junho de 1929, o atual presidente da República do Brasil, o Ex.^{mo} Sr. Itamar Franco.

O navio, um ITA grande, juntamente com seus irmãos de igual e menor porte, constituiu-se, durante muitos anos, no esteio do nosso comércio Norte-Sul e principal meio de transporte de passageiros.

* * *

OS CONTRATORPEDEIROS DE 1939 DA CLASSE *JAVARI*

"Com relação ao artigo publicado no 3º trimestre de 1992, na página 67, e a resenha publicada no 1º trimestre de 1993, na Seção Cartas dos Leitores, na página 270, desejaria dar um esclarecimento sobre uma



pergunta formulada na *Revista Marítima Brasileira*, v. 113, nº 1/3 — jan./mar. 1993.

Assim é que a dúvida do Contra-Almirante (RRm) Haroldo Basto Cordeiro Júnior, quanto ao destino do Contratatorpedeiro HMS *Hesperus*, ex-*Hearty* e ex-*Juruena*, é-nos esclarecida pela *The Encyclopedia of the World; Warships*, Salamander Books Ltd., 1978, London, que nos afirma que este contratatorpedeiro teve baixa e foi sucateado, após o término da guerra, em 1946.”

Lauro Nogueira Furtado de Mendonça
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

A TORPEDEIRA INHANDUHY/GREENHALGH

Recebemos do autor, o Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça, a solicitação de alteração do trecho final de seu artigo “A Torpedeira *Inhanduhy/Greenhalgh*”, publicado na *RMB* do 2º trimestre de 1993 (p. 154), para o que se segue:

“... suspendendo de Salvador, a 1º de março seguinte, a reboque do Cruzador *Andrada*. Como fazia muita água, arribou a Vitória no dia 4, de onde suspendeu, a reboque do Cruzador Auxiliar *Itaipu**, para retornar ao mesmo porto, não mais tendo sido utilizada, por ter-se mostrado inadequada às finalidades para as quais fora adquirida.”

*Cruzador Auxiliar *Itaipu*, posteriormente navio mineiro e depois Transporte *Carlos Gomes*.

DOAÇÕES AO SDGM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA

DEPARTAMENTO DE MUSEU NAVAL E OCEANOGRÁFICO

Relação de peças doadas no 3º trimestre de 1993

PEÇAS	DOADORES
Caneca em porcelana, cor branca, alusiva à comemoração do 50º aniversário da Batalha do Atlântico.	Serviço de Relações Públicas da Marinha
Distintivos de direção, dourados e prateados, do Quadro de Médicos do Corpo de Saúde, do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais, do Quadro de Cirurgiões Dentistas do Corpo de Saúde, do Corpo de Intendentes e do Quadro de Farmacêuticos do Corpo de Saúde.	Serviço de Reembolsáveis da Marinha
Placa em madeira com os nomes dos ex-delegados da Capitania dos Portos de Santa Catarina em Ibituba.	Delegacia da Capitania dos Portos de Laguna
Cinzeiro em louça branca.	Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) Manoel Vasques Gomes
Uma camisa de peito duro, lisa, e dois colarinhos de ponta virada para fardão.	Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Victor Barbosa

BIBLIOTECA DO SDGM

Localizada na sede da Ilha das Cobras, está aberta ao público em geral nos dias úteis, das 09:00h às 16:45h.

Sua presença é parte importante do nosso sentimento de realização.

MATERIAL BIBLIOGRÁFICO PROCESSADO NO 3º TRIMESTRE DE 1993

ACERVO GERAL

Albuquerque, Antonio Luiz Porto e, 1945-
Utopia e crise social (a proposta julio-mariana, 1871-1916) / Antonio Luiz Porto e Albuquerque. — Rio de Janeiro: [s.n.], 1992.

359f.

Orientadora: Anna Maria Moog Rodrigues

Tese (doutorado) - Universidade Gama Filho —

Departamento de Filosofia, 1992.

(broch.)

1. Maria, Julio, 1850 - 1916. 2. Igreja e problemas sociais - Brasil. Teses. 3. Sociologia cristã — Teses. I — Rodrigues, Anna Maria Moog. II. Universidade Gama Filho. Centro de Ciências Humanas. Departamento de Filosofia. III. Título. 261-83/A345u

Aranha, Bento, 1841-1918.

Um olhar pelo passado / por Bento de Figueiredo Tenreiro Aranha. — Manaus: Prefeitura, impressão 1990.

23p., [7] f.; il.; 20cm.

Fac-simile de: Manaus: Imprensa Oficial, 1897. (Broch.)

1. Manaus (AM) - Descrições. 2. Manaus (AM) — História. I. Manaus (AM) — Prefeitura. II. Título. 918-113/A662p/F

Benchimol, Samuel, 1923 —

Romanceiro da batalha da borracha Samuel

Benchimol. - Manaus: Imprensa Oficial, 1992.

305 p.: il.

(broch.)

1. Seringueiros. 2. Amazônia — História. 3. Amazônia — Borracha. 4. Amazônia — Migração interna. 5. Amazônia — Condições econômicas. 6. Amazônia — Condições sociais. I. Título. 981-1/B457r

Borysenko, Joan.

Cuidando do corpo, curando a mente Joan

Borysenko; tradução de Jairo Mancilha e Heloisa Garman. — 2ª ed. — Rio de Janeiro: Record, [1991?].

233p.: il.; 21cm.

Tradução de: *Minding the body, mending the mind.*

Bibliografia: P. 217-221.

ISBN 85-01-03380-4 (Broch.)

1. Corpo e mente (Terapia) I. Título.

616.8914/B739c/2. ed.

Bosi, Alfredo, 1936 -

Dialética da colonização / Alfredo Bosi. — São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

404p.: il

Inclui Notas

Broch)

1. Brasil - Civilização. 2. Brasil — Colonização.

3. Brasil — História — Período colonial, 1500-1822. I. Título.

981/B743d

Caggiani, Ivo, 1932 -

João Francisco - a hiena do Cati / Ivo Caggiani. - Porto Alegre: Martins Livreiro, 1988.

228p.: il.; 21cm.

(broch.)

1. Souza, João Francisco Pereira de, 1866-1953.

2. Soldados - Rio Grande do Sul - Biografia. I.

Título.

923.581/S729c

A Cidade de Manaus e o país da

seringueira: recordação da Exposição

Columbiana, Chicago - 1893 / [coordenação

editorial: Hilma Reis Kouyumi]. — Manaus:

Associação Comercial do Amazonas, 1988.

[83] p.: il.; 16cm. — (Coleção

Hiléia Amazônica. Serie Documentos fotográficos; v.1)

"Reprodução da obra *The city of Manaus and the country of rubber tree: souvenir of the Columbian Exposition, Chicago, 1893*, aumentada, com textos de Antonio Loureiro."

"(Enc.)

1. Manaus (AM) - Descrição - Vistas. 2. Purus, Rio — Descrições e viagens — Vistas. I. Loureiro, Antonio. II. Kouyumi, Hilma Reis. III. Associação

Comercial do Amazonas. IV. Série. (Coleção Hélieia Amazônica. Série Documentos fotográficos; v.1)

918-113/c568m

Congresso Comercial. Industrial e

Agrícola (1.: 1910: Manaus, AM)

Anais / do Congresso Comercial, Industrial e

Agrícola (22 a 27 de fevereiro de 1910); organizados por Bertino Miranda. — Ed. fac-similar. — Manaus: Associação Comercial do Amazonas, Fundo

Editorial, 1990.

430p.: 22cm. - (Coleção Hélieia Amazônica; V.10)

Fac-símile de: Manaus: Typographia da Livraria Palais Royal de Lino Aguiar & Ca, 1911.

(Broch.)

1. Agricultura - Amazonas - Congressos. 2.

Borracha — Amazonas — Congressos. 3. Amazonas

— Comércio — Congressos. I. Miranda, Bertino de,

1864-1919. II. Associação Comercial do Amazonas.

Fundo Editorial. III. Serie. (Coleção Hélieia amazônica; v.10)

380.1098113/c749a

Costa, Octalio, 1917-

No rastro dos gênios: poesias Octalio Costa. - [s.l.]: Stelarium, 1990.

210p.; 21cm.

Subtítulo retirado da capa.

(Broch.)

1. Poesia brasileira. I. Título. 8869. 1/C837n

Coutinho, João Martins da Silva, 1830-1889.

Relatório sobre alguns lugares da Província do Amazonas - especialmente o Rio Madeira/João

Martins da Silva Coutinho. — Manaus:

CODEAMA: IGHA, 1986.

67p., [2]p. DOBRADAS; 22cm.

Fac-símile de: Typ. de Francisco José da Silva Ramos, 1861.

(Broch.)

1. Amazonas - Descrições e viagens. 2. Madeira,

Rio (AM e RO) I. Centro de Desenvolvimento,

Pesquisa e Tecnologia do Estado do Amazonas. II.

Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas. III.

Título. IV. Relatório sobre alguns lugares da

Província do Amazonas.

918-113/C871r

O Direito à memória: patrimônio

histórico e cidadania/Departamento de

Patrimônio Histórico. — São Paulo:

O departamento, 1992.

235p.

"Os textos publicados são parte do material apresentado e discutido no Congresso Internacional Patrimônio Histórico e Cidadania... entre os dias 11 e 16 de agosto de 1991". — Apresentação.

ISBN 85-7176-001-2 (Broch.)

1. Patrimônio histórico - Brasil. I. São Paulo (SP).

Departamento de Patrimônio Histórico.

725.94/D598m

Documentos para a história da imigração

portuguesa no Brasil, 1850-1938/ [organizado por]

Maria Beatriz Nizza da Silva. — Rio de Janeiro:

Federação das Associações Portuguesas e Luso-

Brasileiras, 1992.

xxix, 306.; 21cm.

(Broch.)

I. Portugueses - Brasil - História. I. Silva, Maria Beatriz Nizza da. II. Federação das Associações Portuguesas e Luso-Brasileiras.
325-4109/D636p

Faria, Werter R., 1927-

Defesa da concorrência no Meroosul/ Werter R. Faria. - Brasília, D.F.: Senado Federal, 1992.

71p. - (Estudos da integração; v-1)

Bibliografia: p.63-64.

ISBN 85-7018-096-9 (Broch.)

I. Concorrência internacional — Cone Sul. 2. América Latina - Integração econômica. I. Título. II. Série. (Estudos da integração; v-1)
338.98/F224d

Flores, Mario Cesar, 1930-

Bases para uma política militar/ Mario Cesar Flores. - Campinas, SP: UNICAMP, 1992.

157p.

Bibliografia: p. 153-156.

ISBN 85-268-0248-8 (Broch.)

I. Brasil — Forças Armadas — Atividades políticas. I. Título.
322-50981/F634b

Fontes, Arivaldo Silveira, 1923-

Figuras e fatos de Sergipe/Arivaldo Silveira Fontes. — Porto Alegre: CFP Henrique D'Avila Bertaso, 1992.

151p.; 22cm.

Bibliografia: p. 151-

(Broch)

I. Sergipe - História. I. Centro de Formação Profissional Henrique D'Avila Bertaso. II. Título.
981.41/F683f

Fontes para a história da Revolução de 1893:
anais do seminário realizado em Bagé, de

12 a 15 de novembro de 1893. — Bagé,

RS: URCAMP Ed., 1990.

217p.: 22cm

(Broch.)

I. Brasil - História - Revolução Federalista - 1893-1895 — Fontes — Congressos.
981.05/F683h

Gookin, Dan, 1960-

PC para leigos/Dan Gookin, Andy Rathbone; tradução Katia de Almeida Guimarães. — Rio de Janeiro: Berkeley Brasil, 1992.

299p.: il.

Tradução de: Pcs for dummies.

ISBN 85-7251-061-3

(Broch.)

I. PC-DOS (Sistema operacional de computador) 2. MS-DOS (Sistema operacional de computador) I. Rathbone, Andy. II. Título.
001.6425/G659p

Gouvea, Fernando da Cruz.

Joaquim Nabuco entre a Monarquia e a República/ Fernando da Cruz Gouvea. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Massangana, 1989.

399p.; 23cm. - (Série República; v.9)

Inclui bibliografia.

"Em co-edição com o Programa Nacional do Centenário da República e Bicentenário da Inconfidência Mineira — MCT/CNPq"

ISBN 85-7019-198-7 (Broch.)

1. Nabuco, Joaquim, 1849-1910. 2. Brasil - História - Império, 1822-1889. I. Fundação Joaquim Nabuco. II. Título. III. Série. (Série República; v.9)
981-04/G719j

Kramer, Douglas.

ALDUS PAGEMAKER 4.0/Douglas Kramer, Roger C. Parker, Eda Warren; tradução Daniel Vieira. — Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1991.

xxiv, 446p.: il.; 23cm.

Tradução de: Using ALDUS PAGEMAKER

4.0. (3ª ed.)

Inclui índice.

ISBN 85-216-0863-2 (Broch)

1. Pagemaker (Programa de computador) 2. Desktop publishing. I. Parker, Roger C. II. Warren, Eda. III. Título.

001.6425/K89a

Meio ambiente: legislação, dispositivos constitucionais, textos legais municipais/ Secretaria Municipal de Administração, Superintendência de Documentação, — Rio de Janeiro: SDO, 1992.

277 p.

Bibliografia: p. 257.

(Broch.)

I. Direito ambiental. I. Secretaria Municipal de Administração.

Superintendência de Documentação.

341-347/M514am

Meio ambiente: legislação/pesquisa e índice:

José Vicente dos Santos; atualização:

Alcides José Kronenberger e Stalin Grego

Venet. — 2ª. ed. atual. - Brasília, D.F.:

Senado Federal. Subsecretaria de Edições

Técnicas, 1991.

882p.

ISBN 85-7018-077-2 (Broch.)

I. Direito ambiental. I. Santos, José Vicente dos.
341-347/M514a/2ª.ed.

Miller, Alan R., 1932-

O ABC do DOS 5/Alan R. Miller,

- tradução: Flavio Deny Steffen; revisão técnica José Renato Adorni Martins. — São Paulo: Makron: McGraw-Hill, c 1992.
276p.: il.
Tradução de: The ABCs of DOS 5.0.
(Broch.)
1. MS-DOS (Sistema operacional de computador)
2. PC-DOS (Sistema operacional de computador) I. Título.
001-642/M647a
- A Política industrial e de comércio exterior do Governo Collor/ Célia Maria Franco dos Santos...
[et al.].
— Rio de Janeiro: FGV, EBAP, 1992.
73 [9] p. - (Cadernos EBAP; n. 59)
(Broch.)
1. Política industrial - Brasil — 1990 - 2. Brasil — Comércio exterior. I. Santos, Celia Maria Franco dos. II. Escola Brasileira de Administração Pública. III. Série. (Cadernos EBAP; n. 59)
382-3/P769i
- Reis, Jorge, 1853-1924 — Homens do passado/
Jorge Reis. — Bage, RS: URCAMP Ed., 1989.
86p.: il.; 22cm.
"Esta publicação integra a Estante Historiográfica Bagaense, coordenada pelo Museu Dom Diogo de Souza".
"Edição comemorativa a instalação da Universidade da Região da Campanha -URCAMP, 1989".
Inclui índice.
(Broch.)
1. Rio Grande do Sul - Biografia. I. Título.
920.08165/R375h
- Reunião Anual da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica (11:1991: São Paulo)
Anais da XI Reunião da SBPH/ Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica. — Porto Alegre: A Sociedade, 1992.
331p.
(Broch.)
1. Pesquisa histórica — Brasil — Congressos. 2. Brasil — História — Congressos. I. Título.
907-2/R442a/11
- Rezende, Eliane Mendonça Marquez de
Uberaba: uma trajetória sócio — econômica (1811-1910)/Eliane Mendonça Marquez de Rezende. — Uberaba, MG: Arquivo Público de Uberaba, 1991.
125p.: il., mapa.
Originalmente apresentado como tese do autor
- (mestrado) — Universidade Federal de Goiás.
Bibliografia: p. 115-125.
(Broch.)
1. Uberaba (MG) - Condições econômicas 1811-1910. 2. Uberaba (MG) - Condições sociais — 1811-1910. I. Arquivo Público de Uberaba (MG) II. Título.
330-98151/R467u
- Roderjan, Roselys Vellozo.
Os curitibanos e a formação de comunidades campeiras no Brasil meridional: (seculos XVI a XIX)/ Roseys Vellozo Roderjan. — Curitiba: Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, 1992.
xi, 326p.: mapas.
Edição comemorativa ao tricentenário de Curitiba.
Inclui bibliografia.
(Broch.)
1. Comunidades agrícolas — Paraná — História.
2. Paraná - Colonização — História I. Título. II. Série. (Estante Paranaense; v. 36)
981.62/R688c
- Rosa, Zita de Paula.
A dominação legitimada/Zita de Paula Rosa. — São Paulo: Contexto, 1990. 171p.; 21cm. - (República)
Bibliografia: p. [167] - 170.
Publicado em co-edição com o Programa Nacional do Centenário da República e bicentenário da Inconfidência Mineira, co-edição MCT/CNPq. ISBN 85-85134-71-2 (Broch.)
1. Oligarquia — São Paulo (Estado) 2. São Paulo (Estado) — Política e governo. I. CNPq. II. Título. III. Série. República (Contexto)
321-5098161/R788d
- Sarney, José, 1930—
América Latina: perplexidades e futuro/José Sarney. — Brasília, DF: [s.n.], 1992. 64p.
A obra inclui tradução para o espanhol, sob o título: América Latina: perplejidades y futuro.
(Broch.)
1. Integração latino-americana. 2. América Latina — Política e governo. 3. América Latina - Relações exteriores. I. Título.
320.98/S246a
- Schieb, Joerg
Windows 3.1 simples e rápido/Joerg Schieb; tradução e revisão técnica Lidia Yumi Sato. — São Paulo: Makron, 1993. 157p.: il.
Tradução de: Up & running with Windows 3.1.
(Bloch.)

1. Microsoft window's (programa de computador) I. Título.
001.6424/S332w
- Seminário Internacional sobre Meio Ambiente, Pobreza e Desenvolvimento da Amazônia: Belém) (1992
SIMDAMAZONIA, Belém. 16 a 19 de fevereiro de 1992: anais - [Belém]: PRODEPA, 1992. 567p.
(Broch.)
1. Recursos naturais - Conservação — Amazônia.
2. Amazônia — Condições sociais — 3. Amazônia - Condições econômicas. I. Título.
918.11/S471an
- Silva, Benedicto, 1905 —
A língua portuguesa na cultura mundial: os dez idiomas mais falados/ Benedicto Silva. — Porto: Fundação Eng. Antonio de Almeida; Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1992. 77p.: il.
ISBN 85-225-0164-5 (Broch.)
1. Língua portuguesa. I. Título.
469/S586L
- Spalding, Walter.
Farrapos: história, em contos, da Revolução Farrroupilha/Walter Spalding. — Porto Alegre: Sulina, [19-].
(Broch.)
1. Brasil — História — Guerra dos Farrapos, 1835-1845. I. Título.
981-04/S734f
- Stinson, Craig, 1943 —
Windows 3.1/Craig Stinson, Nancy Andrews.: tradução Mário Moro Fecchio. — São Paulo: Makron Books, c 1992. xxx, 598p.: il.
Tradução de: Running Windows 3.1. (Broch.)
1. Microsoft Windows (Programa de computador) I. Andrews, Nancy, 1945 - II. Título.
001.6424/S859w
- Tourinho, Luiz Carlos Pereira, 1913 —
Recordações de um cosmógrafo de Cabeza de vaca/Luiz Carlos Pereira Tourinho. — 2ª.ed. melhorada. — Curitiba: Instituto Histórico Geográfico e Etnográfico Paranaense, 1992. xv, 735p.: il. - (Estante paranista; 37)
(Broch.)
1. Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense. II. Título. III. Série. (Estante paranista; 37)
B869.3/T727r/2.ed.
- Arrais-amador: questionário / Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1988. 129p.: il., 23cm
A biblioteca só possui a reimpressão de 1990 (Broch.)
1. Navegação — Problemas, questões, exercícios. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
387-54/A773a/2a.ed./A
- Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Lista de faróis/Diretoria de Hidrografia e Navegação. - 26a. ed. — Niterói: A Diretoria, 1992. 174p.: il.
DH2-26
(Broch.)
1. Faróis — Brasil. 2. Sinais e sinalização — Brasil. 3. Auxílio à navegação - Brasil. I. Título.
623.8942/B823D26a.ed./A
- Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Tábuas das marés [para o ano de 1993] Diretoria de Hidrografia e Navegação. — 30a.ed. - Niterói: A Diretoria, 1992. 185p.
(Broch.)
1. Marés — Tabelas. I. Título.
525.69/B823t/1993/A
- Código de construção e equipamento de navios que transportam produtos químicos perigosos a granel (código BCH): Resolução MEPC. 20 (22) e resolução MSC. 9 (53) [Organização Marítima Internacional. — [Rio de Janeiro]: Diretoria de Portos e Costas, 1989. 142p., 22cm.
Tradução de: Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemical in bulk.
(Broch.)
1. Navios — Carga — Regulamentos de segurança. 2. Construção naval — Contratos e especificações. 3. Produtos químicos — Transporte — Regulamentos de segurança. I. Brasil. Diretoria de Portos e Costas. II. Organização Marítima Internacional.
623-8245/C669cP/A
- Código Internacional de Sinais: incorporando as emendas de 1986. — [Rio de Janeiro]: Diretoria de Portos e Costas, 1986 (impressão 1988) xvi, 144p.: il. (algumas col.); 30cm.
Subtítulo retirado da capa.

Texto em português com tradução paralela em inglês.

Inclui índice.
(Broch.)

1. Sinais e sinalização. 2. Auxílios à navegação.
I. Brasil. Diretoria de Portos e Costas.
359-983/C669i/1986/A

Combate a incêndio: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — 3a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985.

114p.: il. (algumas col.); 22cm.

Bibliografia: p. 114.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991 (Broch.)

1. Incêndio — Extinção — Equipamentos, acessórios, etc. 2. Navios - Incêndios e prevenção de incêndios. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623-865/C729i/3a.ed./A

Conhecimentos profissionais: arrumador/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1981.

45p.: il. (algumas col.); 22cm.

(Broch.)

1. Estiva. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
387-164/C749p/A

Controle de avarias: classe A / Ensino Profissional Marítimo. — 3a reimpr. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1987.

79.: il.; 22cm.

Bibliografia: p. 79.

(Broch.)

1. Navios — Manutenção e reparos. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.8208/C764a/A

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (1973).

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios-1973; Protocolo de 1078 relativo a MARPOL-73 e, Emendas de 1984 ao Protocolo a MARPOL 1978. — Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 1986.

185, 54p.; 23cm.

Tradução do texto original arquivado na IMO.
(Broch.)

1. Poluição marinha. 2. Navios — Eliminação de resíduos — Regulamentos de segurança. 3. Poluição marítima. I. Brasil. Diretoria de Portos e Costas. II. Organização Marítima Internacional. III. Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (1973). Protocolos, etc. 1978 fev. 17. IV. Título. V.

Protocolo de 1978 relativo a MARPOL-73.
333.9164/c748cP/A

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (1973)

MARPOL 73/78: consolidated edition, 1991; articles, protocols, annexes, unified interpretations of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto. — London: International Maritime Organization, 1992.

485p.

ISBN 92-801-1280-5 (Enc.)

1. Poluição marítima. I. Organização Marítima Internacional. II. Título.

333.9164/c766m/1991/A

Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1974)

SOLAS: consolidated edition, 1992: consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1978: articles, annex and certificates; incorporating all amendments up to and including the 1990 amendments (1991 amendments included as an appendix). — London: International Maritime Organization, 1992.

543p.

ISBN 92-801-1294-5 (Enc.)

1. Salvamento (Direito marítimo) 2. Transporte marítimo. 3. Navegação. I. Organização Marítima Internacional. II. Título.

342.2902/C766a/1992/A

Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1974).

Texto consolidado da Convenção SOLAS 1974, do Protocolo SOLAS 1978, das emendas de 1981 e 1983 a SOLAS. — [Rio de Janeiro]: Diretoria de Portos e Costas, 1989.

511p.; 22cm.

Tradução do texto original arquivado na IMO.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991. (Broch.)

1. Navegação — Medidas de segurança. 2. Navios — Regulamentos de segurança. 3. Salvamento (Direito marítimo) 4. Transporte marítimo. 5. Navegação. I. Brasil. Diretoria de Portos e Costas. II. Organização Marítima Internacional. III. Título.
342.2902/c766iP/1986/A

Descubrimientos españoles en el Mar del Sur/[textos de Amancio Landim Carrasco... [et al.] 1. — Madrid: Editorial Naval, 1992.

3v. (931p.) il. mapas.

ISBN 084-7341-083-1 (Enc.)

1. Descobertas geográficas espanholas — 2. Viagens ao redor do mundo. 3. Navegação — Espanha — História. 4. Pacífico. Oceano — Descobertas geográficas. I. Landin Carrasco, Amancio
910.09164/D449Ee/A
- Educação moral e cívica: classe A Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed. 2a reimpr. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1987.
59p. - il. (algumas col.); 23cm.
Bibliografias: p. 59.
(Broch.)
1. Educação moral. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
370.114/E24m/A
- Eixos, mancais e lubrificação/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Departamento de Ensino Profissional Marítimo, 1981.
87p.: il.
Bibliografia: p.87.
(Broch.)
1. Navios — Mancais. 2. Lubrificação e lubrificantes. 3. Máquinas marítimas. 4. Máquinas marítimas — Lubrificação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.872/E36m/A
- Elementos básicos: classe A/Ensino Profissional Marítimo. - 3a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1979.
85p.: il.; 22cm.
(Broch.)
1. Máquinas navais — Compêndios. 2. Máquinas marítimas. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.872/E38b/3a.ed./A
- Eleticidade II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1990.
87p. il.; 22cm.
BIBLIOGRAFIA: P. 87.
(Broch.)
1. Eleticidade. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
537.E39e/2/A
- Estivagem: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed. - Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985.
90p.: il.; 23cm.
Bibliografia: p. 90.
A biblioteca só possui a reimpressão de 1987.
(Broch.)
1. Estiva. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
387.544/E81s/2a.ed/A
- Ferramentaria I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.
68p.; 23cm.
(Broch.)
1. Ferramentas. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
621-9/F371e/A
- Ferramentaria II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.
111p.: il.; 23cm.
(Broch.)
1. Ferramentas. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
621.9/F371e/2/A
- Fundamentos de eletricidade/Ensino Profissional Marítimo. — [Rio de Janeiro] — Ensino Profissional Marítimo, 1986.
157p.; 30cm.
A biblioteca só possui a reimpressão de 1987.
(Broch.)
1. Eleticidade. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
537/F981e/A
- Gandy, Joan W.
The Mississippi steamboat era in historic photographs: Natchez to New Orleans 1870-1920/ Joan W. Gandy and Thomas H. Gandy. - New York: Dover Publications, 1987.
120p.: il.
ISBN 0-486-25260-4 (Broch.)
1. Navios a vapor - Mississipi, Rio — História — Ilustrações. 2. Navios a vapor - Estados Unidos — Mississipi — História - Ilustrações. 3. Navegação — Estados Unidos - Mississipi — História — Ilustrações. 4. Navegação interior. 5. Mississipi. Rio - Navegação — História — Ilustrações. I. Gandy, Thomas H. II. Título.
386.22436/G196m/A
- Hartman, Tom
The Guinness book of ships and shipping: facts & feats/Tom Hartman. — Enfield, Middlesex: Guinness SUPERLATIVES, 1983.
265p.: il.
ISBN 0-85112-269-8 (Enc.)
1. Navios - História. 2. Navegação — História. 3. História Naval. I. Título.
387.209/H333g/A

Higiene e primeiros socorros: classe A
/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro
— Departamento de Ensino Profissional
Marítimo. 1978.

83p.: il.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991.
(Broch.)

1. Primeiros socorros. 2. Higiene. I. Brasil.

Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
616.0252/H638p/A

Legislação marítima/organização dos textos, notas
remissivas e índices por Juarez de Oliveira. —
São Paulo: Saraiva, 1988.

v. 120p.; 21cm. — (Série Legislação

brasileira)

Inclui índice.

(Broch.)

1. Direito marítimo — Brasil. I. Oliveira, Juarez
de, 1940 — II. Série. (Série Legislação brasileira)
342.29/L514m/A

Manobra do navio — classe A/Ensino Profissional
Marítimo. — 2a ed. — Rio de Janeiro — Ensino
Profissional Marítimo, 1982 (impressão 1986).

103p.: il.; 22cm.

Bibliografia: p. 48.

(Broch.)

1. Navegação. 2 Navios — Manejo. I. Brasil.

Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.881/M285n/2a.ed./A

Manual de busca e salvamento para navios mercantes
(MERSAR). — [Rio de
Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 1986.

63p.: il.; 22cm.

Tradução de: Merchant ship search and rescue
manual (MERSAR). (4a. ed.).

"Esta edição incorpora todas as emendas
adotadas pelo IMO até, e inclusive, aquelas
aprovadas na quinquagésima sessão do Comitê de
Segurança Marítima, que já estão em vigor."

Com: Merchant ship search and rescue manual
(MERSAR).

(Broch.)

1. Busca e operações de salvamento — Manuais,
guias, etc. 2. Busca e operações de salvamento. I.
Brasil. Diretoria de Portos e Costas. II. Organização
Marítima Internacional.

623.8887/M554sP/4a.ed./A

Manual internacional para a construção e
equipamento de navios que transportam
produtos químicos perigosos a granel
(Manual IBC): Resolução MSC-4 (48) incluindo
emendas propostas até a Resolução MSC-10 (54)

e Resolução MEPC. 19 (22). — Rio de Janeiro:
Diretoria de Portos e Costas, 1989.

vi, 153p.: il.; 23cm.

Tradução de: International code for the
construction and equipment of ships carrying
dangerous chemicals in bulk.

O Manual IBC foi adotado pelo Comitê de
Segurança Marítima em 17-06-1983 e ampliado em
05-02-1985 pelo Comitê de Proteção ao Meio
Ambiente Marítimo.

(Broch.)

1. Navios — Carga — Regulamentos de
segurança. 2. Construção naval — Contratos e
especificações. 3. Produtos químicos Transporte —
Regulamentos de segurança. I. Brasil. Diretoria de
Portos e Costas. II. Organização Marítima Internacio-
nal. Comitê de Segurança Marítima. III. Organização
Marítima Internacional. Comitê de Proteção ao Meio
Ambiente Marítimo.

623.8245/16 1cp 2a ed./A

Máquinas auxiliares I, FMMF/RMMF/ Ensino
Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino
Profissional Marítimo, 1989.

84p.: il.; 23cm.

(Broch.)

1. Maquinaria. 2. Máquinas navais. I. Brasil.

Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.872/M297a/1/A

Máquinas auxiliares II/Ensino Profissional Marítimo.
— Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo,
1989.

64p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 64.

(Broch.)

1. Maquinaria. 2. Máquinas navais. I. Brasil.

Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.872/M297a/2/A

A Marinha Mercante/Ensino Profissional Marítimo.
— 2a ed. - Rio de Janeiro: Ensino Profissional
Marítimo, 1987.

75p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 75.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1990.
(Broch.)

1. Marinha mercante — Brasil. I. Brasil.

Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
387.50981/M338m / 2a.ed./A

Marinharia: curso APEP: classe B/ Ensino
Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino
Profissional Marítimo, 1985.

78p.: il.; 30cm.

Bibliografia: p. 78.

(Broch.)

1. Navegação — Equipamentos, acessórios, etc.
2. Marinharia. 3. Nós e amarras. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.88/M338a/A

Marshall, I.H. (Ian H.)

British Capital ships. 1873-1946: a series of watercolour paintings/by Ian H. Marshall. — [London; s.n., 1986?].

[90]p.: il.

(Broch.)

1. Marinhas (Pintura). 2. Navios de guerra — Grã Bretanha — Ilustrações — 1873-1946. 3. Navios de guerra — Grã-Bretanha - História - 1873-1946. I. Título.
758.2/M368b/A

Motor diesel: curso para condutor — motorista de pesca: classe B/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985.

107p.: il.; 32cm.

(Broch.)

1. Motor diesel. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. II. Título.
623.87236/M922d/A

Motor diesel/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1983.

84p.: il. (algumas col.); 31cm.

(Broch.)

1. Motor diesel. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.87236/M922d/1983/A

The naval war of 1812: a documentary history/

William S. Dudley. Editor; with a foreword by Dean C. Allard. — Washington D.C.: Naval Historical Center, 1992.

nv.: il.

A biblioteca só possui o v. 2.

ISBN 0-945274-06-8 (Enc.)

1. Estados Unidos — História — Guerra de 1812 — Operações navais — Fontes. I. Dudley, William S. II. Naval Historical Center (Estados Unidos).
973-525/N318w/A

Organização Marítima Internacional.
Assembléia.

Resolutions and other decisions (resolutions 580-732)/International Maritime Organization Assembly Seventeenth 28 October - 8 November 1991. — London: IMO, 1992.

416p.: il.

ISBN 92-801-1281-3 (Broch.)

1. Navios mercantes. 2. Transporte de mercadori-

as. 3. Produtos químicos — Transporte. 4. Substâncias perigosas — Transporte. 5. Poluição marítima — Controle. I. Organização Marítima Internacional. II. Título.

387.54/068r/17/A

Pintura e conservação de navios: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — 4a reimpr. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1987.

91p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 91.

(Broch.)

1. Navios — Pintura. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.82/P959c/A

Princípios de máquinas/Ensino Profissional

Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.

iii, 79p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 79.

(Broch.)

1. Maquinaria. 2. Máquinas navais. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.872/P957m/A

Refrigeração/Ensino Profissional Marítimo. —

Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.

59p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 59.

(Broch.)

1. Refrigeração e refrigeradores. 2. Refrigeração marinha. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
621.56/R332c/A

Regras para evitar abalroamentos no mar: curso para patrão de pesca costeira / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985.

63p.: il.; 29cm.

Título da capa: Navegação.

Bibliografia: p. 63.

(Broch.)

1. Sinais e sinalização. 2. Abalroamento de navios — Prevenção. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.894/R343p/A

Rezende, Celso Antonio Junqueira de, 1952 —

Sobrevivência no mar: manual de instrução e utilização dos equipamentos / Celso Antonio

Junqueira de Rezende. — Rio de Janeiro: [s.n.], 1988.

180p.; il.; 21cm.

Bibliografia: p. 175-178.

(Broch.)

1. Sobrevivência (após acidentes aéreos, naufrágios, etc.) 2. Equipamento de sobrevivência e emergência. I. Título.
613.69/R467s/A

Rubio Serrano, José Luis

Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias/José Luis Rubio Serrano. — Malaga: Ediciones Seyer. 1991. 2v.: il. (alg. dobr.)

Conteúdo: v.1. 1492-1590 - v.2. 1590 — 1690.

ISBN 84-86975-15-8 (Broch.)

1. Construção naval - Espanha - 1492 — 1690. 2. Navios antigos - Espanha — História. I. Título.
623.8210946/R896a/A

Sale, Kirkpatrick

A conquista do paraíso: Cristóvão Colombo é seu legado/Kirkpatrick Sale;

Tradução Ruy Jungmann. — Rio de Janeiro: J. Zahar, 1992.

426p.: il. (Jubileu)

Tradução de: The conquest of paradise

(Christopher Columbus and the Columbian

legacy)

Inclui bibliografia e índice.

ISBN 85-7110-211-2 (Broch.)

1. Colombo, Cristóvão, 1451-1506 — Biografia.
2. Améric — Descobertas e explorações espanholas.
I. Título. II. Série. (Jubileu)
923.9/C718S/A

Salvamento no mar: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed., reimpr. - Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1984.

62p.: il.; 23cm.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991 (Broch.)

1. Sobrevivência (após acidentes aéreos e naufrágios). I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
613.69/S182m/2a.ed./A

Silva, José Fernandes Martins e.

Arte de marinheiro/José Fernandes Martins e Silva. — Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1992. 360p.: il.

(Broch.)

1. Nós e amarras. 2. Marinharia. I. Título.
623.8882/S586a/1992/A

Thornton, J.M.

Warships 1860-1970: a collection of naval lore/J.M. Thornton. — Newton Abbot: David & Charles, c1973.

96p.: il.

ISBN 07153-5998-3 (Enc.)

1. Navios de guerra — História — 1860-1970. 2. Navios de guerra — Ilustrações — 1860-1970.

I.Título.

359.325/T513w/A

Vocabulário padrão de navegação marítima

/Ensino Profissional Marítimo. — 3a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo,

[1988?].

50p.: il.; 23cm.

Tradução de: Standard marine navigation vocabulary.

Texto em inglês com tradução paralela em português.

(Broch.)

1. Ciência naval — Terminologia. 2. Ciência naval — Vocabulários, glossários, etc. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. II. Título.
359.00321/S785mP/3a.ed./A

FOLHETOS

Aparelhos de troca de calor: classe A/ Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1983.
38, [1]p.: il. (algumas col.); 23cm.

Bibliografia: p. [39].

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991 (Broch.)

1. Trocadores de calor. 2. Máquinas marítimas. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.873/A639t/2.ed./F/A

Armas portáteis para guarda portuário/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1983.

39p.: il.; 22cm.

Bibliografia: p. 39.

(Broch.)

1. Revólveres. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.443/A727p/F/A

Arte de servir: classe A/[Ensino Profissional Marítimo]. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1980.

35p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 35.

(Broch.)

1. Mesa e refeições. 2. Garções. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

641.5753/A786s/F/A

Arte do marinheiro I / Ensino Profissional Marítimo.

Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1990.

11p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 11.

(Broch.)

1. Navios — Equipamentos e acessórios. 2. Nós e amarras. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8882/A786m/F/A

Arte do marinheiro II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.

15p.: il.; 21cm.

Bibliografia: p. 15.

(Broch.)

1. Navios — Equipamentos e acessórios. 2. Nós e amarras. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8882/A786m/2F/A

Arte do taifeiro: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1980.

57p.: il.; 22cm.

Bibliografia: p. 57.

(Broch.)

1. Marinheiro. 2. Taifeiros. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 641.5753/A786t/A

Atribuições funcionais (ACTF)/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.

10p.; 21cm.

Parte do título retirado da capa.

Bibliografia: p. 10.

(Broch.)

1. Pessoal da marinha mercante — Brasil. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 387.54044/A882ctf/F/A

Atribuições funcionais (FMMF/RMMF)/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991—

7p.; 22cm.

Bibliografia: p. 7.

(Broch.)

1. Pessoal da marinha mercante — Brasil. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 387.54044/A882mmf/F/A

Balizamento: curso para pescadores. APCP/Ensino Profissional Marítimo. Rio de Janeiro: Ensino

Profissional Marítimo. 1985. 18p.: il. col.; 30cm. Bibliografia: p. 18.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991 (Broch.)

1. Balizas. 2. Sinais e sinalização. I. Brasil.

Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8944/B186a/F/A

Bombas: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, impressão 1984. 48p.: il.; 22cm.

(Broch.)

1. Bombas hidráulicas. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.873/B695m/F/A

Bombas: curso condutor-motorista de pesca: classe B/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985.

25p.: il.; 30cm.

(Broch.)

1. Bombas hidráulicas. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.873/B6950/F/A

Borba, Carlos, 1921-

Vida e obra do Almirante Benjamin Sodré. — [s.l.]: Centro Cultural do Movimento Escoteiro, 1992. 28p.

Palestra proferida no auditório do Museu Naval e Oceanográfico a convite do Diretor do Serviço Documentação Geral da Marinha no dia 13 de abril de 1992.

Título da capa: O velho lobo: Benjamin Sodré: um exemplo de vida.

(Broch.)

1. Sodré, Benjamin, 1892-1982. I. Título. II. O velho lobo Benjamin Sodré: um exemplo de vida. 923.581/S679B/F/A

BRASIL

[Constituição (1988)].

Leis complementares à Constituição de 1988, nos. 59/88 a 70/91/pesquisa e organização: Alcides Kronenberger, Stalin Grego Venet. — Brasília: Senado Federal. Subsecretaria de Edições Técnicas, 1992. 45p.

ISBN 85-7018-098-5 (Broch.)

1. Direito constitucional - Brasil. 2. Brasil — Constituição. I. Título.

341.2481/B823c/F

Catálogo de desembargadores da Justiça do

Rio de Janeiro, 1751-1991/Paulo R. Paranhos da Silva, coord. ... (et. al.] - Ed. Histórica. — Rio de

- Janeiro: Departamento-Geral de Arquivo e Documentação Histórica, 1991.
[46]p.; 21cm.
Bibliografia: p. [44-46].
(Broch.)
1. Juizes - Rio de Janeiro (Estado) — Registros. I. Silva, Paulo R. Paranhos. II. Rio de Janeiro (Estados). Departamento-Geral de Arquivo e Documentação Histórica.
341.41975/C357d/F
- Code on alarms and indicators/ International Maritime Organization. — London: IMO, 1992.
37p.; il.
ISBN 92-T-801-1289-9
(Broch.)
1. Navegação - Medidas de segurança. I. Organização Marítima Internacional.
623.865/C669a/F/A
- Comando e liderança I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
11. [1]p.; 21cm.
Bibliografia; p. [12].
(Broch.)
1. Comandantes de navio. 2. Liderança. 3. Comando. 4. Liderança. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
359.331/C728i/1/F/A
- Comando e liderança III/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
16p.; 22cm.
Bibliografia: p. 16.
(Broch.)
1. Comandante de navio. 2. Liderança. 3. Comando. 4. Liderança. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
359.331/C728i/3/F/A
- Combate a incêndio I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
44p.; il.; 22cm.
Bibliografia: p. 44.
(Broch.)
1. Navios — Incêndios e prevenção de incêndios. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.865/C729i/1/F/A
- Combate a incêndio II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1990.
19p.; il.; 23cm.
- Bibliografia: p. 19.
(Broch.)
1. Navios — Incêndios e prevenção de incêndio. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.865/C729i/2/F/A
- Compressores/Ensino Profissional Marítimo. - 2a reimpr. - Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1987.
48p.; il. (algumas col.); 22cm.
Bibliografia: p. 48.
(Broch.)
1. Compressores de ar. 2. Máquinas marítimas. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.873/C737m/F/A
- Conhecimentos gerais de instalações de máquinas: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed., reimpr. - Rio de Janeiro - Ensino Profissional Marítimo, 1981-
35p.; il.; 23cm.
(Broch.)
1. Máquinas navais. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.872/C749g/2a.ed./F/A
- Conservação do pescado: curso para pescadores/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1984.
31p.; il.; 23cm.
(Broch.)
1. Pescados - Processamento. 2. Produtos pesqueiros - Conservação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
664.940281/C755p/F/A
- Controle de avarias: curso para pescadores: classe A/ Ensino Profissional Marítimos. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.
38p.; il.; 30cm.
Bibliografia: p. 38.
A biblioteca só possui as reimpressões de 1990 e 1993.
(Broch.)
1. Navios - Manutenção e reparos. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.8208/C764a/F/A
- Controle de avarias [i.e.] avarias II/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
11. [1]p.; il.; 21cm.

- Bibliografia: p. [12].
(Broch.)
1. Navios — Manutenção e reparos. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8208/C764a/2/F/A
- Costa, Ioleia Thiesen Magalhães
Memória institucional do IBGE: em busca de um referencial teórico/Ioleia Thiesen Magalhães Costa. — Rio de Janeiro: IBGE, Centro de Documentação e Disseminação de Informações, 1992.
39p. — (Documentos para disseminação. Memória institucional; 4)
Bibliografia: p.35-36.
ISBN 85-240-0446-0 (Broch.)
1. IBGE — História — 1936-1992- 2. Disseminação seletiva da informação. I. IBGE. Centro de Documentação e Disseminação de Informações. II. Título. III. Série. Documentos para disseminação. Memória institucional (IBGE). Centro de Documentação e Disseminação de Informações; 4 — 027.581/C837m/F
- Curso especial de radiotelefone restrito (EOFO)/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
31p.; 22cm.
Bibliografia: p. 31.
(Broch.)
1. Radiotelefone. I. Brasil. Ensino Profissional Marítimo. 623.85645/C977e/F/A
- Defesa do meio ambiente: curso para pescadores: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
18p.: il. col.; 30cm.
Bibliografia: p. 18.
A biblioteca só possui a reimpressão de 1992 (Broch.)
1. Recursos marinhos — Conservação — Brasil.
2. Proteção ambiental — Brasil. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 333.9164 160981/D313m/F/A
- Deveres do paioleiro de mantimentos / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1987.
31p.; 23cm.
Bibliografias: p. 31.
A biblioteca só possui a reimpressão de 1990. (Broch.)
1. Brasil. Marinha - Abastecimento e provisões.
2. Alimentos — Armazenamento. 3. Alimentos-Conservação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 641.3/D491p/F/A
- Doring, L. S. (Luiz Sanctos).
A mídia e as forças armadas/Luiz Sanctos Doring. — [s.l.: s.n., 1992?] (Duque de Caxias, RJ: Imprensa Naval).
[5]p.; 22cm.
(Broch.)
1. Forças armadas e comunicação de massa — Brasil. I. Título. 302.230981/d696m/F
- Ecobatímetro / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
13p.: il.; 22cm.
Bibliografia: p- 13.
(Broch.)
1. Ecobatímetro. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8938/E19c/F/A
- Eletricidade: curso para condutor — motorista de pesca: classe B/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985.
61p.: il.; 30cm.
(Broch.)
1. Eletricidade. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 537/E39e/F/A
- Estabilidade básica/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1990.
51p.: il.; 22cm.
(Broch.)
1. Estabilidade dos navios. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8171/E79b/F/A
- Estabilidade I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
20p.: il.; 22cm.
Bibliografia: p. 20.
(Broch.)
1. Estabilidade dos navios. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8171/E79s/1/F/A
- Estabilidade II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
13p.: il.; 21cm.
Bibliografia: p. 13.
(Broch.)
1. Estabilidade dos navios. I. Brasil. Departamen-

to de Ensino Profissional Marítimo.
623.8171/E79s/2/F/A

Estabilidade IV/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991 — 9p.: il.; 22cm.

Bibliografia: p. 9.
(Broch.)

1. Estabilidade dos navios. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.8171/E79s/4/F/A

Estivagem I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989. 31p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 31.
A biblioteca só possui a reimpressão de 1991
(Broch.)

1. Estiva. 2. Navios — Carga. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
387.544/E81s/1/F/A

Estivagem II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989. 13p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 13.
(Broch.)

1. Estiva. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
387.544/E81s/2/F/A

Fundamentos de navegação I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.

15p.: il.; 22cm.
Bibliografia: P. 15.
(Broch.)

1. Navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.89/F981n/1/F/A

Fundamentos de navegação II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.

20p.: il.; 22cm.
Bibliografia: p. 20.
(Broch.)

1. Navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.89/F981n/F/A

Fundamentos de navegação III/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989 —

11p.: il.; 22cm.
Bibliografia: p. 11.
(Broch.)

1. Navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.89/F981n/3/F/A

Fundamentos de nutrição/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1983.

41p.; 22cm.
Bibliografia: p. 41

1. Nutrição. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
613.2/F981n/F/A

Legislação marítima e fluvial II / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.

15p.; 23cm.
Bibliografia: p. 15.
(Broch.)

1. Direito marítimo — Brasil. 2. Seguro marítimo. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
342-29/L514m/2/F/A

Licht, Henrique.

Acidentes geográficos do Parque Estadual Delta do Jacuí e topônimos / Henrique Licht. - Porto Alegre: [s.n.], 1991. (Canoas, RS: Tipografia e Editora La Salle)

55p.
(Broch.)

1. Parque Estadual Delta do Jacuí (RS) 2. Nomes geográficos — Porto Alegre (RS) 3. Ilhas — Porto Alegre (RS) I. Título.
918.165/L699a/F

Manobra do navio: curso para pescadores / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1982.

43p.: il.; 23cm.
Bibliografias: p. 43.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1983
(Broch.)
1. Navegação. 2. Navios — Manejo. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.881/M285n/F/A

Manobra do navio III/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.

7p.; 22cm.
Bibliografia: p. 7.
(Broch.)

1. Navegação. 2. Navios — Manejo. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.
623.881/M285n/3/F/A

Manual do comandante (proprietário) / Diretoria de Portos e Costas. — [Rio de Janeiro]: A Diretoria, 1990.

16p.: il.; 22cm.

Dados retirados da capa.

(Broch.)

1. Navegação — Medidas de segurança. I. Brasil. Diretoria de Portos e Costas.

623.89/M294c/F/A.

A. Marinha Mercante: fluviários / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1990.

47. [1]p.: il. (algumas col.); 22cm.

Bibliografia: p. [48].

(Broch.)

1. Marinha mercante - Brasil. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

387.50981/M338m/F/A

Marinharia: cursos para pescadores / Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985 — 35p.: il.; 30cm.

Bibliografia: p. 35.

A Biblioteca só possui a reimpressão de 1992.

(Broch.)

1. Nós e amarras. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.8882/M338a/2a.ed./F/A

Marinharia I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1990.

29p.: il.; 22cm.

Bibliografia: p. 27.

(Broch.)

1. Navios — Terminologia. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

359.003/M338a/F/A

Marinharia II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.

40p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 40.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991

(Broch.)

1. Navios — Equipamentos, acessórios, etc. 2. Marinharia. 3. Nós e amarras. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.88/M388a/2/F/A

Navegação: classe B: curso para pescador profissional especializado/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985. 55p.: il. (algumas col.); 30cm.

Bibliografia: p. 55.

(Broch.)

1. Sinais e sinalização. 2. Auxílios a navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.894/N323a/A

Navegação: curso para pescadores APRP/ Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1987 — 38p.: il. col.; 22cm.

Bibliografia: p. 38.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1991.

(Broch.)

1. Navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.89/N323a/2a.ed./F/A

Noções de moral e cívica / Ensino Profissional Marítimo. — 2a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985.

14p.: il.; 23cm.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1986

(Broch.)

1. Educação moral. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

370.144/N758m/2a.ed./F/A

Normas e regulamentos: curso para pescadores: classe A/Ensino Profissional Marítimo. - 3a ed. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1989.

43p.; 30cm.

A biblioteca só possui a reimpressão de 1992.

(Broch.)

1. Pesca - Legislação — Brasil. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

341.346/N851e/F/A

Pintura e conservação do navio / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1990.

24p.: il.; 23cm.

Bibliografia: p. 24.

(Broch.)

1. Navios — Pintura. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo.

623.82/P659c/F/A

Prevenção da poluição do meio marinho / Ensino Profissional Marítimo. - 2a. ed. rev. e aum. - Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1986.

32p.; 22cm.

Bibliografia: p. 32.

A Biblioteca só possui a reimpressão de 1991

(Broch.)

1. Poluição marinha 2. Poluição marinha por

- óleo. 3. Resíduos — Eliminação no oceano. 4. Poluição marítima I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 363.73947/P944p/2a.ed./F/A
- Primeiros socorros: curso para pescadores: classe A/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1984. 49p.: il.; 23cm. A biblioteca só possui a reimpressão de 1992. (Broch.) 1. Primeiros socorros. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 616.0252/P953s/F/A
- Produção de frio: curso para condutor — motorista de pesca: classe B/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985. 53p. il.; 30cm. Bibliografia: p. 53. (Broch.) 1. Refrigeração e refrigeradores. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 621.56/P964t/F/A
- Radar I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991. 11p.: il.; 21cm. Bibliografia: p. 11. (Broch.) 1. Radar. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8933/R124a/1/F/A
- Radar II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991. 7p.: il.; 22cm. Bibliografia: p. 7. (Broch.) 1. Radar. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8933/R124a/2/F/A
- Regulamento destinado a fixar as atribuições de tripulantes de embarcações mercantes nacionais. — Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas. 1985. 46p.; 20cm. "Portaria interministerial no 0216 de 13 de março de 1985." Inclui índice. A biblioteca só possui a reimpressão de 1990. (Broch.) 1. Pessoal da Marinha mercante — Estatuto legal, leis, etc. - Brasil. I. Brasil. Diretoria de Portos e Costas. 341-65185/R344d/F/A
- Relações humanas no trabalho: Classe A / Ensino Profissional Marítimo. — 4a reimpr. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1983. 39p.; 23cm. A biblioteca só possui a reimpressão de 1991. (Broch.) 1. Relações trabalhistas, I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 658.3145/R382f/F/A
- Salvamento no rio I/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991. 28p.: il.; 22cm. Bibliografia: p. 22. (Broch.) 1. Sobrevivência (após acidentes aéreos, naufrágios, etc.) I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 613.69/S182r/1/F/A
- Salvamento no Rio II/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991. 14p.: il.; 22cm. Bibliografia: p. 14. (Broch.) 1. Sobrevivência (após acidentes aéreos, naufrágios, etc.) I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 613.69/S182r/2/F/A
- Segurança no trabalho: curso para pescador profissional especializado: classe A/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1985. 53p.: il.; 31cm. Bibliografia: p. 53. A biblioteca só possui a reimpressão de 1992. (Broch.) 1. Barcos de pesca - Medidas de segurança. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.8248/S456t/F/A
- Serviço de Documentação Geral da Marinha (Brasil) Bibliografia de ciências: as raridades da Biblioteca da Marinha. — Rio de Janeiro: O Serviço, 1992. 20p.

- Exposição em homenagem ao Congresso Internacional América - 92: "Raízes e trajetórias". (Broch.)
1. Ciência - Bibliografia. 2. Livros raros — Bibliografia — Catálogos. 3. Livros raros — Exposições. I. Biblioteca da Marinha. II. Título. III. As raridades da Biblioteca da Marinha. 016.5/S491b/F
- Sinais/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1987.
29p.: il. (algumas col.); 23cm.
Bibliografia: p. 29.
(Broch.)
1. Sinais e sinalização. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 359.983/S615i/F/A
- Sinalização náutica do Rio Paraguai/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1988.
11p.: il.; 30cm.
(Broch.)
1. Sinais e sinalização. 2. Paraguai, Rio — Navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.894/S615p/F/A
- Sinalização náutica do Rio São Francisco / Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1988.
12p.: il. (algumas col.); 30cm.
(Broch.)
1. Sinais e sinalização. 2. São Francisco, Rio — Navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.894/S615s/F/A
- Sinalização náutica dos rios Tietê e Paraná: Curso AMEF/Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1988.
13p.: il. col.; 30cm.
(Broch.)
1. Sinais e sinalização. 2. Tietê, Rio (SP) — Navegação. 3. Paraná, Rio — Navegação. I. Brasil. Departamento de Ensino Profissional Marítimo. 623.894/S5615t/F/A
- Técnica de reboque e desencalhe I/ Ensino Profissional Marítimo. — Rio de Janeiro: Ensino Profissional Marítimo, 1991.
22p.: il.; 22cm.
Bibliografia: p. 22.
(Broch.)
1. Reboque marítimo. I. Brasil. Departamento de
- Ensino Profissional Marítimo. 623.8232/T255r/1/F/A
- Thiry-Cherques, Hermano R.
A ordenação do efêmero: preceitos elementares em projetos culturais/ Hermano Roberto Thiry-Cherques. — Rio de Janeiro: EBAP, 1992.
16f. — (Cadernos EBAP; no 60)
(Broch.)
1. Projetos culturais. 2. Administração de projetos. I. Escola Brasileira de Administração Pública. II. Título. III. Série. (Cadernos EBAP; no 60) 658.404/T447d/F
- Tiradentes: os caminhos do ouro. — Brasília, D.F.: Comissão do Bicentenário de Tiradentes, 1992.
24p.: il.
Artigo publicado anteriormente na Revista Rodovia março/abril de 1977.
(Broch.)
1. Tiradentes, 1746-1792. I. Comissão do Bicentenário de Tiradentes. 923.581/T596c/F

OBRAS DE REFERÊNCIA

- Biblioteca de Manguinhos.
Catálogo de obras raras e especiais da Biblioteca de Manguinhos. — Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 1992.
215p.: 27cm. (Obras raras; v. 1)
ISBN 85-85471-01-8
(Broch.)
1. Biblioteca de Manguinhos — Catálogos. 2. Livros raros — Resumos. 3. Livros raros — Bibliografia — Catálogos. I. Fundação Oswaldo Cruz. II. Título. III. Série. (Obras raras; v. 1) 011.44/B582ca/R
- Cem anos de imprensa no Amazonas (1851-1950): catálogo de jornais / organizadores: Francisco Jorge dos Santos ... [et. al.]. — 2a ed. rev. — (Manaus: [s.n.], 1990: U. Calderaro).
213p.; 23cm.
Inclui bibliografia.
(Broch.)
1. Jornais brasileiros — Amazonas — Bibliografia — Catálogos. I. Santos, Francisco Jorge dos. 011.35098113/C394a/2.ed./R
- Donato, Hernani, 1992-
Dicionário das batalhas brasileiras/ Hernani Donato. — São Paulo: IBRASA, 1987.
541p.; 21cm (Biblioteca estudos brasileiros, 15)
Bibliografia: p. 527-541.
(Broch.)

1. Batalhas — Brasil — História — Dicionários. I. Título. II. Série. (Biblioteca estudos brasileiros; 15)
904.70981/D677d/R

OBRAS RARAS

Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação.
Roteiro costa leste: do Cabo Calcanhar ao Cabo Frio, Ilhas Oceânicas /Diretoria de Hidrografia e Navegação. — 11a.ed. - Rio de Janeiro: A Diretoria, 1990.
268p.: il., mapas. (Enc.)
1. Roteiros de navegação — Atlântico, Oceano, Costa (Brasil, Leste). 2. Roteiros de navegação — Brasil. I. Título.
623.892981/B823cl/1992/OR

Colleção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos dominios portuguezes, ou lhes são visinhas/publicada pela Academia Real das Sciencias. Tomo I, Num. I, II. e III. Lisboa: Na Typographia da mesma Academia, 1812.
178p.

Conteúdo: Breve relação das Escrituras dos Gentios da Índia Oriental, e dos seus costumes — Noticia summária do gentilismo da Ásia - Joseph de Anchieta: Epistola quamplurimarum Rerum Naturalium, quae S. Vincentii (nunc S. Pauli) Provinciam incolunt, sistens descriptionem. (Enc.)
1. Portugal — Colônias. 2. Goa, Damão e Diu (Índia) - Religião. 3. São Paulo (SP) — Descrições e viagens. I. Academia Real das Sciencias.
946.903/C912/OR

Ferrez, Marc, 1843-1923.

A Marinha por Marc Ferrez (1880-1910) — The Navy by Marc Ferrez (1880-1910)/ coordenação e edição iconográfica: Ronaldo Graça Couto; pesquisa e texto das legendas: Ronaldo Graça Couto e Antonio Luiz Porto e Albuquerque. — Rio de Janeiro: Index, 1986. 119p.: il.
Texto em português com tradução paralela em inglês A Marinha na época de Ferrez/por Max Justo Guedes: p.41-51.
ISBN 85-7083-011-4 (Enc.)

1. Navios — Brasil — 1880-1910 — Ilustrações.
2. Navios de guerra — Brasil — 1880-1910 — Ilustrações. I.
Couto, Ronaldo Graça. II. Albuquerque, Antonio Luiz Porto e, 1944. — III. Guedes, Max Justo, 1927. - A Marinha na época de Marc Ferrez. IV. Título. V. A Marinha na época de Marc Ferrez.
779.37/F368/OR

Greek ships of 1821. - [s.l.]: Aspioti-Elka, 1961.
1 Port-fólio: 28 est.
Texto e introdução também em grego.
(Enc.)
1. Marinha (Pinturas). 2. Navios — Grécia — 1821.
758.2/G793/OR

Mascarenhas Neto, Jose Diogo, 1752-1822.
Methodo para construir as estradas em Portugal; dedicado ao Senhor Dom João Príncipe do Brasil. — Porto: Na Officina de Antonio Alvarez Ribeiro. 1790. 97p.
(Enc.)
1. Estradas — Construção — Portugal. I. Título.
388.1/M395/OR

Masterman, George Frederick.
Siete anos de aventuras en el Paraguay/por Jorge Federico Masterman; traducido al espanol por David Lewis, aumentada com notas retificativas. Buenos Aires: Imprenta Americana, 1870.
501p.
(Enc.)
1. Paraguai, Guerra do, 1864-1870. 2. Paraguai - Descrições e viagens. 3. Paraguai — História. I. Lewis, David, trad. II. Título.
989.2/M423/OR

Mattos, João Wilkens de, 1822-1889.
Diccionario topographico do Departamento de Loreto, na Republica do Peru/por João Wilkens de Mattos. — Para: Typ. Commercio do Para, 1874.
142p.
(Enc.)
1. Loreto, Peru (Departamento) — Repertorios geograficos. I. Título.
918.543/M444/OR

PERIÓDICOS RECEBIDOS

O SDGM tem a satisfação de registrar o recebimento, no terceiro trimestre de 1993, dos periódicos abaixo relacionados, os quais encontram-se à disposição do público em geral na Biblioteca do SDGM.

Aos senhores editores remetentes, o nosso agradecimento.

AEROSPATIALE (França): julho, agosto e setembro de 1993.

ARMÉES D'AUJOURD'HUI (França): abril e maio de 1993.

COLS BLEUS (França): 10, 17 e 24 de abril de 1993; 1^o, 8, 15, 22 e 29 de maio de 1993; 12 e 19 de junho de 1993; 3, 10, 17, 24 e 31 de julho de 1993; 7 e 14 de agosto de 1993.

DROIT MARITIME FRANÇAIS, LE (França): março, abril, maio e junho de 1993.

KTB NEWSLETTER (Estados Unidos): março, abril e maio de 1993.

MAP COLLECTOR (Inglaterra): janeiro, março e junho de 1993.

MARINER'S MIRROR (Estados Unidos): maio de 1993.

MODEL SHIP BUILDER (Estados Unidos): maio/junho de 1993.

OCEAN VOICE (Estados Unidos): julho de 1993.

PROCEEDINGS, THE U.S.N.I. (Estados Unidos): maio, junho e julho de 1993.

REVISTA DA ARMADA (Portugal): maio, junho e julho de 1993.

REVISTA DO CLUBE NAVAL (Brasil): 1^o e 2^o trimestres de 1993.

REVISTA DE LAS FUERZAS ARMADAS (Colômbia): 2^o trimestre de 1993

REVISTA DE MARINA (Chile): maio/junho e julho/agosto de 1993.

REVISTA GENERAL DE MARINA (Espanha): abril, maio, junho e julho de 1993.

RIVISTA MILITARE (Itália): março/abril e maio/junho de 1993.

RIVISTA MARITTIMA (Itália): junho e julho de 1993.

NECROLÓGIO

EDUARDO BEZERRIL FONTENELLE Almirante

* 8 de agosto de 1898

+ 22 de abril de 1993

Eduardo Bezerril Fontenelle nasceu no Estado do Ceará, em 8 de agosto de 1898. Segundo-tenente em abril de 1921, primeiro-tenente em novembro de 1930 e capitão-tenente em dezembro de 1936. Neste período serviu no Cruzador *Bahia*, Encouraçado *São Paulo*, Estado-Maior da Armada, Tênder *Ceará*, Contratorpedeiro *Pará*, Escola de Aprendizes Marinheiros do Ceará, Encouraçado *Minas Gerais*, Centro de Aviação Naval, Navio-Escola *Almirante Saldanha* e Centro de Instrução Almirante Wandenkolk.

Durante a Segunda Guerra Mundial, no posto de capitão-tenente intendente, serviu na Base Naval de Natal no apoio à Força Naval do Nordeste em operações de comboio e patrulhamento do Atlântico. Findo o conflito, foi agraciado com a Medalha Naval do Mérito de Guerra por serviços relevantes prestados.

Promovido a capitão-de-coveta em dezembro de 1945, capitão-de-fragata em julho de 1947, capitão-de-mar-e-guerra a 15 de maio de 1951 e a contra-almirante em 10 de novembro de 1954, seis dias depois era nomeado Diretor-Geral de Intendência da Marinha. Coube então ao Contra-Almirante Bezerril Fontenelle a grande obra de implantação do moderno sistema de abastecimento da Marinha introduzido pelo Almirante Gastão Motta em 1952 e até hoje em funcionamento na Marinha do Brasil. Neste cargo, permaneceu mais de sete anos, saindo em abril de 1961.

Ao transferir-se para a Reserva, foi promovido do posto de vice-almirante para o de almirante-de-esquadra, em novembro

de 1962, e para o posto de almirante na inatividade.

Ao longo da carreira, foi agraciado com as seguintes condecorações: Medalha do Serviço Militar de platina, Medalha Mérito Tamandaré, Ordem do Mérito Naval no grau de Grande Oficial, Medalha Comemorativa do Centenário de Nascimento de Rui Barbosa, Medalha Comemorativa do Centenário da Morte de Maria Quitéria de Jesus, Medalha Marechal Caetano de Faria, Medalha Marechal Souza Aguiar, Medalha Marechal Hermes, Medalha Comemorativa do Centenário de Nascimento do Pacificador e duas medalhas estrangeiras.

Faleceu no dia 22 de abril de 1993, no Rio de Janeiro, aos 96 anos de idade.



PAULO DE BONOSO DUARTE PINTO
Almirante-de-Esquadra (1923-1993)

Paulo de Bonoso Duarte Pinto era natural do Rio de Janeiro, onde nasceu a 21 de novembro de 1923. Ingressou na Escola Naval em 1940, aos 16 anos de idade, saindo guarda-marinha em janeiro de 1944, em plena campanha anti-submarinos desenvolvida pela Marinha na costa brasileira, para servir no Encouraçado *Minas Gerais* na defesa do Porto de Salvador.

Segundo-tenente em agosto do mesmo ano, primeiro-tenente em agosto de 1945, capitão-tenente em março de 1951, capitão-de-coveta em setembro de 1954, capitão-de-fragata em junho de 1960 e capitão-de-mar-e-guerra a 16 de março de 1966, neste período fez parte da tripulação de recebimento do Cruzador *Barroso* nos EUA, ficando embarcado neste navio de fevereiro de 1951 a agosto de 1954; foi

instructor do Curso de Especialização de Armamento para Oficiais, comandou o Corpo de Aspirantes da Escola Naval e o Contratorpedeiro *Bracul*. Serviu também no Cruzador *Tamandaré*, na Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, na Escola de Guerra Naval, no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, no Conselho de Segurança Nacional, no Estado-Maior das Forças Armadas, na Escola Superior de Guerra, no 6º Distrito Naval e no Navio-Transporte *Ary Parreiras*.

Ainda como capitão-de-mar-e-guerra, comandou o Navio-Escola *Custódio de Mello* e foi o edificador e primeiro comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, onde ficou de abril de 1971 a outubro do ano seguinte, quando saiu, já no posto de contra-almirante.

Em agosto de 1973 foi nomeado Comandante Naval de Manaus, passando, em março do ano seguinte, para o comando da Escola Naval. Vice-Almirante em novembro de 1975, foi neste posto Diretor de Portos e Costas, Comandante do 1º Distrito Naval e Comandante-em-Chefe da Es-

quadra. O último posto da carreira viria em 31 de março de 1981; a partir daí, foi Diretor-Geral do Material da Marinha, Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, passando para a Reserva em setembro de 1984.

Na Reserva, o Almirante Paulo de Bonoso Pinto exerceu o cargo de Superintendente do Departamento de Transportes da Petrobrás e presidiu o Clube Naval interinamente em 1979 e efetivamente por três períodos consecutivos.

Durante sua carreira, foi agraciado com a Medalha de Serviços de Guerra com duas estrelas, Medalha Militar de Platina por mais de 40 anos de bons serviços, Medalha da Ordem do Mérito Naval no grau de Grande Oficial, Medalha da Ordem do Mérito Aeronáutico, Medalha da Ordem do Rio Branco, Medalha Mérito Santos Dumont, Ordem Militar de Avis (Portugal) no grau de Comendador, Medalha da Ordem Nacional do Mérito da França e Medalha Mérito Marinheiro.

Faleceu no dia 10 de julho de 1993, aos 69 anos de idade.

PEDRO BELISÁRIO VELLOSO REBELLO
Padre Jesuíta

• 6 de fevereiro de 1902
+ 4 de maio de 1993

Natural do Rio de Janeiro, onde nasceu a 6 de fevereiro de 1902, o engenheiro e padre jesuíta Pedro Belisário Velloso Rebello foi durante muito tempo Reitor da Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC) e, durante a juventude, trabalhou quase dez anos na obra de construção do Arsenal de Marinha, na Ilha das Cobras.

Pedro Velloso se formou em engenharia civil na turma de 1923 da Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Trabalhou, logo depois, na Ilha das Cobras, participando da construção do atual Dique Almirante Regis e foi o engenheiro encarregado da obra do túnel, escavado em rocha viva, que atravessa de um lado a outro o morro existente na Ilha das Cobras.

A construção do atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro foi a maior obra realizada no país nas décadas de 20 e 30 e contou, então, com a participação de diversos civis engenheiros que se tornaram ilustres no Brasil, entre os quais, Maurício Joppert da Silva, Antonio Alves de Noronha e Edmundo Regis Bittencourt. Podem ser citadas diversas realizações notáveis para a época, como o Dique Almirante Regis, que o Professor Joppert considerava como "o

problema de engenharia hidráulica mais interessante executado no Brasil"; e o Edifício 19, que até hoje abriga as Oficinas de Estrutura, que foi por muitos anos a maior área industrial coberta da América do Sul. Cabe destacar que, sem dúvida, construíram um Arsenal que vem servindo à Marinha do Brasil (MB) há décadas e que terá pela frente, muito provavelmente, um longo futuro como o maior órgão industrial que a MB conseguiu ter e manter para apoiar sua Esquadra e construir navios de guerra.

Em 1933, o então engenheiro Pedro Velloso, atendendo à antiga vocação, ingressou na Companhia de Jesus, ordenando-se padre em 1942. Nessa nova etapa de sua vida, foi, primeiro, Secretário da PUC do Rio de Janeiro e, depois, fundador e primeiro Diretor da Escola Politécnica desta Universidade, em 1948. Exerceu, mais tarde, durante dois longos períodos, a reitoria da Universidade, muito contribuindo, com sua capacidade e experiência, para o ensino universitário no Brasil e para a formação de brasileiros capazes para as realizações necessárias à nação.

Em 1987, o Padre Velloso visitou o Arsenal de Marinha e ficou feliz ao ver o bom estado do túnel que construíra há aproximadamente 50 anos e, também, ao constatar que as soluções encontradas na década de 20 para as infiltrações no Dique Almirante Regis tiveram completo e total sucesso.

Faleceu no Rio de Janeiro, em 4 de maio de 1993, aos 91 anos de idade.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

SOLICITAÇÃO

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| <input type="checkbox"/> | ASSINATURA NOVA |
| <input type="checkbox"/> | RENOVAÇÃO 19..... |

ASSINALE A FORMA DE PAGAMENTO

- EM ANEXO, CHEQUE EM FAVOR DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA, NO VALOR DE CR\$ _____ (BANCO _____ / AG. _____ CHEQUE Nº _____)
- PARA DESCONTO MENSAL EM FOLHA DE PAGAMENTO (CAIXA CONSIGNATÁRIA) NO VALOR DE 9% DE 1 DIA DE SOLDADO DE 2º-TENENTE (SÓ PESSOAL DA MB), NIP _____ OU MATRÍCULA _____
- EM ANEXO, CHEQUE EM FAVOR DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA, NO VALOR DE US\$ 15.00 (EXTERIOR)

NOME _____

END. _____

CEP _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ EST. _____

(SÓ PESSOAL DA MB) POSTO OU GRADUAÇÃO _____

EM _____ / _____ / _____ (a) _____

COLE AQUI

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 - Centro
Rio de Janeiro - RJ

selo

2 0 0 1 0 - 0 9 0

RPC

DOBRE AQUI

CEP

ENDEREÇO:

REMETENTE:

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

AE (RRm)	Eddy Sampaio Espellet
VA (RRm)	Dimas Lopes da Silva Coelho
VA (Ref ^o)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG (RRm)	João Oswaldo Pirassinunga
CMG (RRm)	Fernando Moraes Baptista da Costa
CMG (Ref ^o)	José Geraldo da Costa Cardoso de Melo
CC (EN)	Mauricio Kiwielewicz
FC/NS	Jacir Roberto Guimarães
Estagiária	Adriana Paula Campos Borges

ARGENTINA

Revista de Publicaciones Navales, maio-dezembro de 1991 — p. 49-67

Satélites de comunicações militares —
J. Ramón Jáudenes Agacino

Matéria publicada originalmente na Espanha, na *Revista General de Marina* (janeiro de 1991), trata da importância, hoje imprescindível, dos satélites de comunicações e seus empregos militares, abordando os utilizados pela OTAN, EUA, Grã-Bretanha, França, Itália e Espanha, com destaque para este último país, devido ao lançamento recente de dois satélites de comunicações: os *Hispasat 1A* e *1B*.

Ele destaca o pioneirismo e liderança dos EUA no setor, responsável pelo primeiro emprego dos satélites de comunicações em atividades militares e também pela

mais recente modernização tecnológica, a criação de um sistema que coordena os sistemas DSCS, FLT Satcom e o AF Satcom, denominado Militar, com quatro satélites em órbita geoestacionária e três em órbita polar de alta inclinação, para cobertura global efetiva, que terá capacidade para comunicações táticas e estratégicas nas futuras redes na faixa EHF, que é o emprego de antenas direcionais e de ondas milimétricas, "as comunicações militares do futuro", comenta.

A Grã-Bretanha utiliza satélites para comunicações militares desde 1960, sempre em estreita colaboração com os EUA, e lançou recentemente o satélite *Skynet 4C*, de grande potência e de menor tamanho que, com outros dois da mesma série, cobre desde a Índia até a América, interoperativo com os satélites da OTAN e dos EUA. Está previsto o lançamento do

Skynet 5, na faixa EHF, que incorporará novas tecnologias de sinal a bordo, entre elas, anulação de sinais indesejáveis e conexão laser intersatélites.

Além dos EUA e Grã-Bretanha, a OTAN também opera um sistema próprio, denominado NATO III, com seu principal centro de comunicações em Bruxelas, para o qual os EUA desenvolvem um *modem* que permitirá a interoperatividade dos diferentes sistemas das nações participantes e "será um elemento fundamental no futuro como fator multiplicante da força", prevê.

Quanto aos sistemas francês, italiano e espanhol, diferentemente dos anteriores, são de emprego misto, civil e militar, por força da pouca disponibilidade de recursos. O Telecom, sistema francês, utiliza um satélite *Syracuse 1*, para comunicações entre navios, bases e comandos navais, além de ligar a França com as autoridades em Ultramar. Diz ainda Agacino que a França iniciou, em 1992, o Programa *Syracuse 2*, que prevê o lançamento de três satélites, que cobrirão o território francês e a Europa Central, e prepara o desenvolvimento do Telecom 3, em faixa EHF, para 1998.

A matéria informa que a Itália colocará em órbita, em 1994, dois satélites *Sicral* e construirá as instalações terrestres para o centro de Controle dos satélites e centro de controle das redes de UHF, SHF e EHF, demonstrando um grande avanço nesta última faixa e criando seu próprio sistema militar de comunicações por satélite.

Finalizando, ele trata do lançamento do satélite *Hispatat*, realizado no segundo semestre de 1992, pelo foguete francês *Ariane 4*, que cobre toda a Espanha, a maioria dos países de fala espanhola na América e a costa leste dos EUA. Está prevista a utilização militar deste satélite pela Marinha, numa faixa própria para comunicações navio-terra. Entusiasmado

com as possibilidades de desenvolvimento das comunicações via satélite da Espanha com o lançamento do *Hispatat*, Agacino diz que "o caminho está aberto e a Espanha terá para a sua defesa um sistema de comunicações moderno e em pleno funcionamento, com projeção de novos sistemas de comunicações via satélite no futuro", concluiu.

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:

<C & T> / Comunicações / Comunicação por satélite;

BRASIL

Revista da ESG, nº 23/1992 — p. 83-93
No bicentenário do martírio de Tiradentes — Vicente Tapajós

Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o autor discorre sobre o Patrono Cívico da Nação com base nos autos da devassa da Inconfidência Mineira e procurando levantar as muitas perguntas que ficaram sem resposta sobre a personalidade, o processo e o suplício de Tiradentes.

Sobre o verdadeiro local de seu nascimento, o autor nos informa ser São João del-Rei e não na Vila de São José del-Rei (hoje Tiradentes), onde se localizava o Sítio de Pombal, onde Tiradentes declarou ter nascido.

A existência de uma filha, que teria sido batizada na Igreja do Pilar, em Ouro Preto, com o nome de Joaquina, apesar de não terem sido encontrados os nomes da menina e de sua mãe no recenseamento feito em 1804, Vicente Tapajós admite e atribui a sua não localização por provável mudança.

Ele lembra a orfandade aos nove anos de Tiradentes e atribui ao seu irmão, Padre Domingos, a sua instrução e bonita caligrafia, demonstradas na sua proposta sobre a canalização de águas dos rios para o abas-

tecimento da cidade do Rio de Janeiro. Tentou também a mineração, não foi feliz, endividou-se, tendo seus bens penhorados.

A sua participação intelectual na conjuração o autor atribui às influências do Dr. José Alvares Maciel, entusiasta da revolução americana. Tapajós fala ainda das discussões travadas entre os conspiradores: "Não havia, contudo, unanimidade quanto à forma de governo: Tiradentes e Álvares Maciel, por exemplo, eram francamente republicanos; o Cônego Luís Vieira inclinava-se para a forma monárquica. O mesmo desacordo havia quando se falava da abolição da escravatura."

O local exato onde teria sido erguida a forca também é objeto de controvérsias, pois o Rossio, onde a maioria declara ter sido o local, estendia-se do atual Largo de São Francisco até o Campo de Santana. "A Lampadosa, na atual Praça Tiradentes, onde se acha agora localizado o Teatro João Caetano, é o que nos parece o mais provável", defende. As dúvidas sobre as descrições físicas de Tiradentes também são abordadas. Tapajós diz que, ao ser levado para a forca, o condenado tinha a barba e cabelos cortados e que entre seus bens arrolados no processo estavam várias navalhas, o que se choca com sua semelhança a Cristo, que habituamos ver em gravuras e estátuas, mas defende a semelhança: "Assim como Jesus, que deu sua vida à salvação dos homens, o alferes dedicou a sua à liberdade dos compatriotas, todos nós."

Finalizando, ele critica a tendência de alguns grupos em derrubar os mitos brasileiros, "buscando enegrecer-lhes as imagens para afastar o empecilho que, acreditam, constitua, à pretendida reforma das estruturas nacionais". E conclui: "Ora, se o fato de ser forte e resistente ao esforço e à dor, de ser inteligente e hábil, não fugir ao trabalho, ser entusiasta, patriota e luta-

dor, idealista, corajoso e leal, faz do homem um mito, então defendamos os mitos, oremos para que outros mitos tenhamos iguais, pois eles, homens-mitos, é que são os pilares da nacionalidade".

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História do Brasil /; Tiradentes; Inconfidência Mineira;

Revista do Clube Naval, nº 286/92 — p. 16-22

Uma solução racional e ética para a atual crise institucional — Vice-Almirante (Ref^o) Primo Nunes de Andrade

O Professor Primo Nunes de Andrade escreveu um libelo contra o pragmatismo dominante na civilização tecnológica e materialista, a quem responsabiliza pelo aparentemente inexplicável atraso socioeconômico do Brasil nos últimos 25 anos, hiato "no processo evolutivo de uma nação que já havia realizado, ao longo de quatro séculos e meio de sua história, em país com extensão continental, uma magnífica obra de integração territorial, racial, política, social e econômica, com características próprias e dignificantes para uma sociedade temperada no caldeamento de raças das mais diversas procedências e que já prometia projetar-se como potência emergente no concerto das nações civilizadas do mundo ocidental", afirma.

Ao analisar este hiato de 25 anos de estagnação brasileira, o autor destaca o papel desempenhado "pelos recém-formados tecnocratas da economia liberalizante, com o respaldo das falsas elites que tiveram oportunidade de fazer prevalecer seus interesses corporativos sobre os legítimos interesses do conjunto da sociedade brasileira". E arremata: "Desde então aos citados tecnocratas foram cedidos os postos-cha-

ves do primeiro escalão na administração da coisa pública, enquanto a sociedade brasileira tem sido transformada em um imenso laboratório social."

O pragmatismo dominante, prossegue o autor, desconhece a norma que subordina a política à ética e à razão, sem o que "não é possível a manutenção da estabilidade de uma sociedade em que sejam racional e eticamente conciliadas as liberdades individuais com a justiça social", afirma. Insensíveis à fome, à miséria e à subnutrição de parcelas ponderáveis da sociedade brasileira, esses tecnocratas tratam a economia como uma ciência exata: "Princípios de ordem racional ou ética, ou conceitos como o de *justiça social* ou *solidariedade humana*, passariam a ser tidos como metafísicos, ultrapassados ou suspeitos de subversivos, perturbadores de uma nova ordem econômica regulada pela rigidez de fórmulas matemáticas infalíveis e incontestáveis... das *leis de mercado*", indigna-se.

Primo Nunes de Andrade faz uma análise crítica da concentração da posse da terra no Brasil e suas conseqüências na produção de alimentos e na inchação populacional das grandes cidades, analisa também a dívida externa como instrumento de deformação da economia brasileira e teme o "açodamento" das privatizações a qualquer custo, que os economistas apresentam como o programa de salvação nacional, e que o autor vê como "um crime de lesa-pátria como tantos outros que têm sido cometidos". E dá a receita: "a causa fundamental da crise é o relegamento a posição secundária da necessidade inadiável de se prover a alimentação de legiões de subnutridos que constituem a metade da população brasileira". Comparando o sistema instalado no Brasil nos últimos tempos, o autor classifica-o: "os equívocos cometidos no Brasil por tecnocratas com a convivência do capitalismo selvagem foram os mes-

mos cometidos na União Soviética por tecnocratas com a convivência do marxismo selvagem".

Ele relembra a presença nas ruas de multidões exigindo ética na política, no movimento que levou o ex-Presidente Collor à renúncia, e sintetiza sua esperança: "É mister que uma operação mais profunda venha a ser efetivada, inspirada na Racionalidade e na Ética, restabelecendo-se o tradicional equilíbrio socioeconômico que, em todas as nações civilizadas, se procura instituir com a harmonização conjugada dos três fatores fundamentais de sua riqueza: terra, trabalho e capital."

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:
<ECONOMIA> / Ética /

Revista do Clube Naval, nº 286/92 —
p. 30-32

O Brasil e a Nova Ordem Mundial —
Contra-Almirante (RRm) Domingos
Castello Branco

O autor estranhou a pouca atenção dispensada à visita feita a Brasília pelo Secretário de Defesa dos Estados Unidos, em 19 de fevereiro de 1992, quando foi recebido pelo Presidente Collor e realizou reuniões com os ministros militares, chefe do EMFA, com o secretário de Assuntos Estratégicos, diplomatas, parlamentares e outros representantes dos altos escalões civis e militares brasileiros, atribuindo o fato "aos nossos hábitos arraigados de indiferença, desinformação e segredo desnecessário no trato dos grandes temas militares" que, no seu entender, "não se coadunam com a atualidade mundial, onde os aspectos militares internacionais estão sendo debatidos amplamente nos países democráticos, em benefício da busca de melhores soluções e legitimação das medidas a serem tomadas".

O que teria vindo fazer aqui o secretário de Defesa chefe do gigantesco aparelho militar americano, na mesma época "em que a CIA partiu para uma ofensiva eleitoreira explícita no Oriente Médio contra Saddam Hussein?", pergunta o autor e ele mesmo responde: "foi, obviamente defender os interesses do seu país". Esta defesa implicou, segundo Domingos Castello Branco, na divulgação da nova política militar americana: "a participação das Forças Armadas brasileiras no combate ao narcotráfico; a renúncia ao Programa Nuclear Brasileiro ou o seu controle total pela Agência Internacional de Energia Atômica (leia-se Grupo dos 7, liderado pelos EUA); a cessação ou desaceleração da pesquisa e do desenvolvimento de mísseis e foguetes balísticos do Programa Espacial Brasileiro e oferta de material bélico americano, em processo de desmobilização, decorrente do fim da guerra fria".

Em sua avaliação, o autor acreditava que o Brasil resistiria às pressões norteamericanas no tocante ao emprego das Forças Armadas no combate ao narcotráfico, mas admitia que as pressões sobre os programas nuclear e espacial seriam intensificadas; sobre o primeiro, pelo risco de proliferação de armas nucleares e, principalmente, pelo filão que representa a entrada do Brasil no fechado mercado da tecnologia e enriquecimento do Urânio; quanto ao programa espacial, além do mercado de lançamento de satélites não militares, que movimenta dezenas de bilhões de dólares anuais, o temor do Brasil dispor de capacidade de arremesso dos mísseis de cruzeiro e balísticos. Já a oferta de material bélico, o autor diz que é "uma prática entorpecedora de soluções próprias, que são as únicas a nos trazer independência de fontes externas e conseqüente liberdade de decisão estratégica, quando necessário".

Finalizando, ele critica a desinformação,

proposital ou não, sobre os assuntos militares: "É essencial que a opinião pública seja mantida informada dos seus desdobramentos e deles participe ativamente, como a melhor forma de ajudar na defesa dos interesses nacionais."

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:

< ARTES MILITARES > / Estratégia /; Nova Ordem; Paz Americana.

Revista do Clube Naval, 2ª trim./1992 — p. 28-32

As possíveis ameaças aos países da América do Sul dentro da Nova Ordem Internacional — Contra-Almirante (RRm) Roberto Gama e Silva

Em trabalho apresentado durante o seminário "Os Militares na Sociedade Brasileira", promovido pelo Clube Naval, juntamente com o Clube de Engenharia e o *Jornal do Brasil*, o autor analisa a situação mundial e sua influência na América do Sul, em particular no Brasil. Para melhor colocar seu pensamento, o Almirante Gama e Silva lembra que Nova Ordem lhe parece uma reedição dos tempos do *Reich dos Mil Anos*, quando os alemães prometeram submeter o mundo a uma Nova Ordem, ou à Pax Romana, imposta pelas armas, a exemplo do que hoje fazem as potências ocidentais sob os auspícios do Conselho de Segurança da ONU, que ele denomina *Pax Borealis*. Além dos países ocidentais industrializados, fiadores dessa Nova Ordem, responsáveis por 61,74% do PIB do planeta para uma população de apenas 13,2%, o autor teme o ingresso da ex-União Soviética neste grupo, o que representaria um aumento de 10% na concentração de riquezas.

A partir do esfacelamento da União Soviética, o mundo ficou dividido entre *fiadores e perturbadores* da Nova Ordem,

substituindo os conceitos de primeiro, segundo e terceiro mundos, diz o autor. Para manter as posições de que desfrutam, os fiadores seriam os Estados *transformadores* e o restante, *extratores*. Os transformadores "cuidariam da produção industrial global, tentariam monopolizar os conhecimentos científicos e tecnológicos e manter-se-iam atentos para impedir que os outros, mais atrasados, busquem o caminho para o patamar da prosperidade onde se abancaram". E prossegue: "Aos *extratores*, nova alcunha para os estados subdesenvolvidos, restaria uma única tarefa a cumprir: fornecer à operação dos estabelecimentos industriais e ao abastecimento das mesas fartas dos *transformadores*".

Gama e Silva diz que essa divisão internacional do trabalho seria mantida com um simples artifício econômico: os *extratores*, sempre endividados, teriam os preços de sua matéria-prima fixados em níveis bem baixos pelos *transformadores*, que, ao mesmo tempo, cobrariam os preços praticados em seus mercados. "Resultado da manobra: dependência econômica total e perpétua dos *extratores*!", comenta.

Lembra Gama e Silva que o brilhante geopolítico Otto Maull não se cansava de repetir que "a dominação econômica tem o mesmo efeito da conquista territorial".

O Almirante Gama Silva diz que as riquezas naturais da América do Sul têm sido objetos da cobiça das potências ocidentais desde o século passado quando o CMG Matthero Fontaine Maury, da Marinha americana, elegeu a Amazônia como o "paraíso das matérias-primas, à espera de raças fortes e decididas para ser conquistada cientificamente e economicamente". *Transformadores*, ou os fiadores da Nova Ordem -- "já deram provas contundentes da sua disposição em lançar mão do Poder Militar, no grau máximo de intensidade, para impor a sua vontade, punindo os que ousa-

ram interferir nas fontes ou linhas de suprimento de matérias-primas", como foi o caso da intervenção pronta e violenta contra o Iraque e a indiferença "diante da sangrenta guerra intestina da Iugoslávia, na mesma ocasião".

O discurso *ecológico* das potências ocidentais também é analisado pelo autor, que o considera mais um pretexto para pressões econômicas ou intervenção armada do que preocupação com a "ameaça de destruição do maior banco genético do planeta, necessidade de perpetuação da biodiversidade" ou preocupação com a questão indígena, "como se o Brasil fosse a pátria de Custer e não de Rondon!". Neste caso, ele observa com temor a utilização da palavra nação no lugar de tribo para a reserva dos índios yanomamis, pois julga que, com isso, pretende-se "criar um pretexto para futura intervenção militar que transforme a nação em estado, golpeando a integridade territorial do nosso país".

Retomando os conceitos de fiador e perturbador da Nova Ordem, Gama e Silva sugere a adoção, pelo Brasil, deste último conceito, como o movimento mais adequado de autodefesa contra os ataques ao setor econômico. "Caso fosse possível reunir os 12 países do continente em torno dessa idéia revolucionária, ter-se-ia então consolidado uma entidade autárquica, bem ao gosto de Aristóteles: "possuir tudo e nada precisar de fora é a verdadeira independência".

Neste caso, o autor reconhece a existência de obstáculos "quase intransponíveis", mas, mesmo assim, considera o Brasil capaz de assumir sozinho o papel de perturbador, orientado "prioritariamente para dentro, em benefício exclusivo dos seus habitantes", para retornar, mais adiante, à cena mundial, impondo o respeito que a sua estatura merece.

Esta posição traria problemas ao Bra-

sil, reconhece Gama e Silva. Como exemplo, ele cita os vendilhões do templo que querem, na reforma constitucional brasileira, eliminar determinados privilégios da indústria nacional e as restrições do campo de atuação das empresas estrangeiras em operações isoladas. Finalizando, ele diz que para soffrear tais ameaças externas, "o único trunfo prevaemente será o máximo poder dissuasório que se possa colocar nas mãos das Forças Armadas" e lembra que "a grande tarefa que cabe aos militares executar, em qualquer situação, é exatamente a dissuasão estratégica", que ele compara ao seguro, que só é valorizado quando se ultrapassa um acidente de percurso sem danos materiais.

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Estratégia /; Amazônia; Nova Ordem, Paz Americana; Segurança.

Revista do Clube Naval, 2º trim./1992 — p. 42-43

O grande dilema ambiental — Vice-Almirante (Ref^o) Ibsen de Gusmão Câmara

População mundial aumentando em um bilhão de pessoas a cada década; 180.000 km² de florestas destruídas por ano; 60.000km² de solos agricultáveis desertificados devido à prática inadequada de uso por ano; 100.000km² de terras irrigadas perdidas anualmente por salinização e erosão; e 23 bilhões de toneladas de dióxido de carbono lançados anualmente na atmosfera. Esses e outros índices alarmantes são mostrados pelo Almirante Ibsen em seu artigo como forma de chamar atenção para o problema da sobrevivência da Terra.

Além desses dados, ele lembra a má utilização da energia solar e um fato novo, "capaz de gerar conseqüências gravíssimas", que é "a capacidade, só recen-

temente adquirida pelo homem, de alterar as condições ambientais de forma global, afetando parâmetros da atmosfera, dos oceanos e do clima em escala planetária", alarma-se.

Didaticamente, ele explica o fenômeno denominado efeito estufa, o gradativo aquecimento da atmosfera causado pela retenção da energia solar; a redução da camada de ozônio da atmosfera, o buraco do ozônio; e as chuvas ácidas, decorrentes da transformação dos óxidos de nitrogênio e enxofre, emitidos pela indústria e motores de combustão, que se precipitam sobre a Terra em forma de chuva ou neve, provocando a morte ou degeneração da flora e fauna.

Para reverter esse quadro, ele sugere mudanças radicais nos padrões de consumo em escala mundial: alterar os procedimentos industriais ora em uso, restringir rapidamente os desmatamentos e incrementar maciçamente o plantio de florestas. Estas medidas exigiriam vultosas somas que os países desenvolvidos relutam em aceitar, "em face da insegurança que perdura sobre o que realmente vai ocorrer", comenta.

Finalizando, o Almirante Ibsen Gusmão Câmara diz que, "se as conseqüências das alterações ambientais efetivamente ocorrerem nas proporções antevistas por muitos cientistas e se as necessárias precauções para evitá-las não tiverem sido tomadas a tempo, poderão concretizar-se em futuro não remoto situações irreversíveis sumamente perigosas e problemas de extraordinária seriedade e difícilíssima solução, que afetarão toda a sociedade humana, com conseqüências políticas e econômicas de proporções inimagináveis", conclui.

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:

<MEIO AMBIENTE>

O Amanhã de Nossos Filhos, fascículo I
TV: uma "escola", mas de quê? — Comissão de Estudos

Prefaciado pelo professor Samuel Pfromm Netto, presidente da Academia Paulista de Educação, a entidade *O Amanhã de Nossos Filhos* apresenta neste fascículo I de 1993 um estudo sobre os efeitos da TV no aproveitamento escolar, baseado em pesquisas realizadas por autores do Brasil e do exterior. Na sua introdução, o fascículo adverte:

"Aos pais e professores

"Seus filhos ou seus alunos são dos que assistem quatro, cinco ou seis horas de TV por dia?

"Cuidado!

"Psicólogos, médicos, estudiosos, especialistas afirmam: a TV atualmente tende a formar homens padronizados, sem profundidade mental, sem personalidade definida, sem princípios, sem convicções, sem fibra.

"Uns robôs, incapazes de resolver ou enfrentar os problemas da vida, por estarem postos num mundo irreal e de fantasia por estímulo de inúmeros programas de TV.

"Previna-os contra isto! Foi para o ajudar a orientá-los que publicamos esta monografia."

Da análise efetuada pela Comissão de Estudos do *O Amanhã de Nossos Filhos* sobre o tema destacamos:

— A televisão — tal como existe hoje — exerce uma ação formadora ou deformadora junto aos escolares?

É esta uma pergunta polêmica, que tem sido objeto de numerosos artigos, debates, simpósios e entrevistas.

Mas pouca divulgação se fez entre nós das conclusões a que chegaram a esse respeito psicólogos, cientistas, médicos, professores e pedagogos, especialistas nessa matéria.

— Em recente pesquisa realizada pela Universidade de São Paulo (USP), orientada pelo Professor Samuel Pfromm Netto — autoridade indiscutível na matéria, professor de pós-graduação em Psicologia na Universidade de São Paulo (USP) e presidente da Academia Paulista de Educação — os resultados indicam que a criança brasileira assiste atualmente, em média, a 5h30m de TV por dia.

Pfromm Netto afirmou também que "as crianças brasileiras estão vendo, em média, mais televisão do que as de outros países", o que o leva a qualificar a TV como uma "segunda escola, a 'escola paralela' de que fala Friedmann".

Com a agravante de que "uma grande porcentagem de brasileiros, com menos de 12 anos de idade, passa mais tempo diariamente diante da 'escola' da televisão do que em sala de aula".

E acrescentou: "As crianças tendem mais a pautar seu comportamento pelo que vêem em vídeos e programas de televisão, do que a seguir instruções verbais de uma pessoa real e fisicamente presente".

Ele considera que a televisão comercial "converteu-se numa espécie de escola de contracultura, no pior sentido deste último termo", ou seja, "uma escola de superficialidade, cinismo, deboche, brutalidade, resolução violenta dos conflitos, desrespeito, exacerbação hedonista, excitação sexual precoce e desenfreada, mau gosto, mediocridade e erosão dos valores morais".

— O conhecido psicólogo e clínico brasileiro, Dr. Bernardino Mendonça Carleial, enuncia um princípio da Medicina de enorme alcance para a formação da infância:

"As primeiras experiências sensoriais na infância são tão importantes e marcantes, que tais impressões são as últimas a sobreviverem, quando o cérebro se desorganiza diante da senilidade, apoplexia, traumatismos físicos e mentais e outros

acontecimentos psicofísicos. São também as primeiras a voltarem à recordação, após período de amnésia. Comprova-se assim

quão fortes e persistentes são as imagens e impressões vivenciadas e presenciadas na infância".

— Com muita razão observa a psicóloga e pesquisadora francesa Mireille Chalvon, em artigo para a revista *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*, que "a formulação de uma pergunta é fruto de uma maturação ainda mais útil do que conhecer uma resposta".

A partir desse depósito é que a criança bem constituída irá procurar respostas e soluções para os problemas da vida: sempre dentro do normal e compassado funcionamento de sua vontade e o equilíbrio de sua sensibilidade infantil.

Isso é um dos importantes fatores que lhe desperta o interesse, a vivacidade, a vontade de aprender, molas propulsoras do pleno aproveitamento escolar.

E assim será fácil ao professor oferecer a seus alunos amplas visões de conjunto, sólidos sistemas de pensamento, certezas e princípios morais inabaláveis.

Em uma palavra, formar homens de princípios e personalidade definida, capazes de desenvolver suas aptidões e desempenhar uma tarefa útil à sociedade.

É desse processo que brota a verdadeira cultura de um indivíduo, de um grupo, de uma região, de um país ou de uma civilização.

— A Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) realizou recentemente, através do seu núcleo de estudos psicológicos, um amplo estudo sobre televisão e criança. Desse trabalho resultou um relatório técnico no qual se salienta o efeito, até mesmo junto ao adulto, da supervelocidade com que as imagens se sucedem no vídeo:

"A velocidade com que as mensagens são transmitidas e até justapostas, excede normalmente o ritmo necessário à percepção consciente. Daí que a mente do telespectador tende a armazenar as informações valendo-se de catalogação rápida em categorias já preexistentes, uma vez que não há tempo para examiná-las criticamente, perceber os traços de novidade, hierarquizá-las pela relevância, coerência ou outros critérios...

"Também existe o fato, percebido até por leigos, de que a velocidade de apreensão cognitiva de uma mensagem varia de acordo com o telespectador. Na TV isso não é respeitado, como o é na leitura, onde o leitor é quem define seu ritmo de apreensão, dando espaço para uma leitura crítica quando isto se faz necessário".

— A mesma preocupação está presente no estudo da já citada psicóloga francesa Mireille Chalvon:

"Pela rapidez e pelo fato de as imagens se sucederem umas às outras, a TV é um mau instrumento de aprendizagem. Ela não deixa à pessoa tempo para refletir, para deter-se um pouco mais demoradamente nos assuntos, como se faz com as frases de um livro...

"A televisão dirige-se a todos ao mesmo tempo, não podendo atender ao nível de cada um, o que é necessário a toda aprendizagem. A criança aprenderá coisas novas sem localizar onde tais coisas se passam, sem conhecer o contexto geográfico, histórico ou político de um acontecimento. A resposta virá sem que a criança tenha tido tempo de pôr as perguntas".

— O mesmo estudo da Unicamp insiste no fato de que a TV expõe seus pacientes à saturação de clichês pré-fabricados que se repetem.

"A repetição é uma ilusão de conhecimento porque, à força de limitar a experiên-

cia, fecha a percepção do mundo e a reduz a clichês; e, ainda, confina o indivíduo ao prazer infantil do jogo: segurança do sempre-o-mesmo, das regras fixas. Acaba 'ensinando' a criança a não ousar. Não responde à sua curiosidade nem a desenvolve. O mundo passa a ser visto como algo que não oferece nenhum desafio ou interesse".

— O Professor Salomão A. Chaib, médico e estudioso de problemas psicológicos, em entrevista concedida ao Informativo TV Plebiscito, não vacila em apontar as conseqüências da assistência passiva aos programas de TV:

"Assistindo passivamente à sucessão de imagens e emoções que lhe são inculcadas, o indivíduo sofre um bloqueio mental, cessa de pensar, de criar, de ter iniciativa, fica embrutecido intelectualmente, pois é levado, de modo inevitável, a afastar-se de todas as outras grandes obras da inteligência, do raciocínio, da arte e da cultura".

— Daí o fato de especialistas de renome referirem-se à televisão como "massificadora", produtora de "imbecilização", de "subcultura". Ou, como a qualificou o biólogo André Lwoff, Prêmio Nobel de Medicina, "o principal fator de retardamento intelectual e afetivo" do mundo contemporâneo.

— O jornal madrileno *El País*, noticiando o simpósio internacional sobre a revolução informática e os meios de comunicação social, afirma: "Alguns especialistas estimam que o fato de existirem nos Estados Unidos 40 milhões de adultos funcionalmente analfabetos, vai unido ao consumo de televisão e ao uso de outras modernas tecnologias de comunicação... Por esses motivos, muitos estudantes chegam à Universidade sem nunca terem escrito sequer uma carta".

O Professor Samuel Pfromm Netto também aborda o assunto, tratando especificamente das crianças:

"Referindo-se ao consumo habitual de programas de televisão pelas crianças, Williams (1986), com base em resultados de pesquisas, conclui que a televisão tende mais a inibir do que a facilitar os aspectos do pensamento infantil pesquisados (criatividade, inteligência, vocabulário etc)".

— O Professor Franz-Dietrich Poelert, em seu livro *Educação e Manipulação*, diz com acerto:

"A televisão transmite as mesmas informações a todos, e de um mesmo modo, indiferente à idade, sexo, inteligência e experiência da vida. Seja homossexualismo ou incesto, divórcio ou corrupção, brutalidade ou sadismo... tudo é oferecido sem que se faça uma distinção entre crianças e adultos".

— O relatório da Unicamp, já citado, analisa do ponto de vista médico o impacto negativo das cenas eróticas *in genere* sobre o telespectador infantil:

"Crianças de 6 a 10 anos ... encontram-se na fase que, em Psicanálise, é chamada de latência (ou seja, período de reorganização e preparo para a puberdade) ... A estimulação e a exposição precoce ao erotismo leva a criança a 'queimar uma etapa', ou seja, a passar pela latência sem elaboração e organização. Na prática clínica, especialmente, temos visto conseqüências negativas dessa inadequação dos programas oferecidos às crianças".

— Opinião semelhante manifesta, com sua autoridade de médico e de psicólogo, o já citado Dr. Bernardino Mendonça Carleial:

"Torna-se difícil avaliar as conseqüências patológicas da TV sobre as mentes, quando não se conhecem os mecanismos neuropsicológicos e tampouco quando não se tem contato com as vítimas desse processo de decadência, patrocinado pela TV. Os psicoterapeutas responsáveis, que

estudam com profundidade o cérebro e a mente, bem como atendem diariamente pessoas mentalmente prejudicadas pelas aberrações televisonadas, sabem muito bem por que se deve condenar com veemência muitos filmes e programas de televisão".

— "A televisão foi, realmente, um dos maiores inventos do século. ... Mas tornou-se, ao mesmo tempo, uma catástrofe neste mesmo século, com a sua ação condicionante negativa. As suas maiores vítimas são as crianças e os adolescentes que não têm capacidade psicobiológica para analisar e discernir as mensagens desestruturantes projetadas no vídeo".

— "A televisão" - diz-nos o psicanalista Bruno Bettelheim, professor de psicologia e psiquiatria na Universidade de Chicago - faz ver às crianças que há ou deve haver uma solução fácil para todos os seus problemas. Isto não é evidentemente o caso, e as crianças ficam insatisfeitas consigo mesmas e com a sociedade. Elas se deixam levar e podem mesmo degenerar em drogas".

— Em artigo intitulado "Na era dos avós-meninos," a revista *Catolicismo* faz uma análise psicológica de um grupo de televidados, postos diante de um aparelho de TV:

"Todos se entregam inteiramente ao gosto de ver, sentir, quase tocar com as mãos a cena do vídeo. As fisionomias indicam o prazer de sentir a imaginação à larga, enquanto o controle da inteligência cessa inteiramente e a vontade dorme na mais profunda inércia. É o homem reduzido, por uma miserável involução, à condição de um bebê que vive de sensações. Quando a alma chega a um tal estado, adeus lógica, coerência, seriedade. Para ela todo esforço intelectual se torna penoso. Toda atitude enérgica, insuportável. É o extremo para o qual são arrastados tantas vezes não só os moços, mas ainda os velhos".

— Diz a monografia: Como então pedir o esforço de aprendizagem a crianças viciadas no hábito de tão-somente "sentir emoções"?

A boa escola inculca a aplicação, exige o hábito da reflexão e o exercício da memória. Não alicia a sensibilidade, mas convence. Não oferece deleite fácil e superficial, mas atrai para o cumprimento do dever. Procura, enfim, formar homens de pensamento e de ação, almas de valor, mediante métodos pedagógicos que apelam para o empenho da razão e da força de vontade.

A TV, pelo contrário, oferece a lantejola das sensações irrefletidas. Proporciona emoções repetidas. Traz à pessoa o coruscar de novidades espetaculares. Não exige do adolescente nem esforço, nem análise.

Ela induz a uma visão mentirosa da vida. Por conseguinte, do estudo e do trabalho.

Ela informa sem ensinar, atrai sem convencer, alicia sem comunicar a noção do dever.

Além do mais, transmite mensagens vazias de conteúdo intelectual e moral, apresentando-as como dogmas da "moda".

É natural que entre uma e outra solicitação, a imaturidade infantil sinta propensão pela TV e repulsa pela escola.

— O Dr. Marcel Rufo, professor de Psiquiatria Infantil da Universidade de Marseille e chefe do Inter-Sector I de Psiquiatria Infantil de Bouches-du-Rhône, coordenou uma pesquisa epidemiológica reveladora, realizada na França junto a centenas de adolescentes de Paris e da Côte d'Azur.

A pesquisa constatou uma diminuição da capacidade de memorização, ligada diretamente ao excesso de televisão. No teste conhecido sob o nome de "Rey", os alunos, expostos a duas horas por dia diante da TV, mostraram-se aptos a reconhecer apenas

cinco símbolos familiares a eles, quando estes lhes foram apresentados. E tiveram sérias dificuldades de associar imagens, idéias e palavras. Aqueles jovens que se contentavam de ver apenas meia hora de televisão, identificaram todos os símbolos, sem exceção.

Diz-nos o Dr. Marcel Rufo:

"Há um paralelismo inexorável entre o tempo passado a ver televisão e a queda do rendimento escolar, o declínio da capacidade de atenção, da concentração intelectual. Isto é verificável em todos os segmentos de idade e em todos os meios, promiscuamente".

— Por essa razão a professora Michelle Palier, presidente nacional da Federação dos Pais de Alunos do Ensino Público francês, desabafa: "A televisão e a escola estão em concorrência ... desleal. Porque a influência da primeira sobrepassa largamente a da segunda. Notadamente no que concerne ao sentido do esforço do trabalho e dos valores morais, a televisão tem efeitos desastrosos".

— A monografia acrescenta: "Essa supervalorização do *ver* e do *sentir*, própria à TV, tende a empobrecer o vocabulário, que é o instrumento da expressão do pensamento."

— Assim se expressam M. Alfonso Erausquin, Luiz Matilla, Miguel Vázquez, no livro *Os teledependentes*:

"Teme-se que as imagens estejam criando futuras gerações de não-leitores, não só fazendo diminuir o interesse dos jovens para leitura de livros, como também obstaculizando sua própria capacidade de se expressarem tanto verbalmente como por meio da escrita".

— Mireille Chalvon constata preocupada a freqüência com que crianças telespectadoras se mostram incapazes de traduzir em palavras aquilo que acabaram de ver.

E a psicóloga explica a razão:

"A TV ... não propicia a aquisição de linguagem porque é inútil dar nome àquilo que (simplesmente) se vê. ... Fornecendo imagens, ela se dirige mais aos sentimentos do que ao espírito, oferecendo mais sensação do que noções".

— O psiquiatra L. Moor chega a prognosticar:

"Os que fazem uso imoderado da TV disporão, dentro de 15 anos, de um vocabulário de apenas 200 palavras imprecisas, abreviadas, impróprias, carregadas de onomatopáicos".

— Mary Winn, psicóloga e terapeuta norte-americana, autora do livro internacionalmente conhecido *The Plug-in Drug*, afirma:

"A criança tem necessidade de adquirir técnicas essenciais de comunicação - aprender a ler, a escrever, expressar-se facilmente e de forma clara - a fim de poder desenvolver-se como *ser social*. O abuso da televisão não favorece seu desenvolvimento verbal porque não exige nenhuma participação verbal de sua parte, mas sim, somente uma receptividade passiva".

— Também Florence Nicolas, secretária-geral do Syndicat National des Lycées et Collèges (SNALC), manifesta sua preocupação pelo definhamento do vocabulário francês:

"Palavras como *simultaneamente*, *concomitantemente*, *fisionomia*, *hilaridade*, não são mais compreendidas. A televisão é irresponsável na medida em que ela reduz o tempo consagrado à leitura. Ora, o vocabulário se adquire principalmente pela leitura. ... *Uma coisa é certa: os resultados escolares estão na proporção inversa do número de horas passadas diante da televisão*".

— Na pesquisa que coordenou, o Dr. Marcel Rufo descreve o que pôde observar:

"O sistema televisivo é montado em

torno da idéia de show, de espetáculo. Tudo é continuamente espetáculo. ... A criança ... espera (e o adulto também) que tudo em torno de si seja apresentado em termos de espetáculo. Sem o que, nada lhe interessará, mesmo se se tratar de coisas essenciais para a vida. A TV não pede ao telespectador que fale. ... Ela não lhe pede que se comunique. ... No dia seguinte, um esforço inaudito: é solicitado a ele, na escola, que se comunique; a ele, que vê o professor ou o instrutor como um espetáculo a mais, é pedido que participe, que responda às perguntas, que memorize, que reflita... É necessário que ele crie, invente, sintetize. Verdadeiramente, é todo um outro mundo!

— Da monografia: Aqui no Brasil temos, nos exames vestibulares, exemplos clamorosos desse retrocesso à linguagem primata. Mas, que esperar de jovens que absorvem pelo vídeo expressões de um primitivismo chocante? Por exemplo estas, veiculadas por certa novela e referidas em artigo de Ethevaldo Siqueira:

“Sem grilo, meu chapa. Seja legal. Não torra, pai. Já tô encucado e você ainda vem me encher? Sai pra lá, cara”...

— Esse fenecimento da linguagem tem implicações com a perda do hábito de leitura, uma das principais fontes de um bom vocabulário.

— Chalvon apresentou as seguintes e judiciosas considerações:

“O superconsumo de televisão ... é certamente nocivo. A superinformação excedendo a capacidade de compreensão da criança é motivo de cansaço e desânimo. A identificação múltipla com heróis variados pode ser fonte de perturbação. A eterna procura de uma vida excitante e sensacional conduz ao risco de perder o contato com a realidade cotidiana”.

— Uma pesquisa publicada pelo jornal alemão *Frankfurter Allgemeine*, e citada pelo Professor Franz-Dietrich Poelert, diz

que uma em cada três crianças alemãs, com idade entre 8 e 11 anos, já tem um aparelho de TV no próprio quarto.

Indagado pelo *Informativo TV Plebiscito* sobre o efeito desses aparelhos em quartos de dormir das crianças, o médico Professor Salomão Chaib foi categórico:

“É um crime contra o cérebro e a saúde mental. Além de roubar preciosos momentos de repouso, adormece-se levando no subconsciente mensagens subliminares de dramas tenebrosos, de emoções negativas que continuam pelo sono adentro através de sonhos agitados, gerando assim crianças nervosas e de pouco rendimento escolar”.

— A monografia informa que: Numa criança bem constituída, seu próprio equilíbrio psíquico leva-a, desde cedo, a ir traçando uma fronteira bem definida entre a fantasia e a realidade.

“O imaginário infantil” - diz-nos Liliâne Lurçat, da revista francesa *Esprit* - “sofre uma invasão de sons e imagens; há um como que efeito de superalimentação desse imaginário, fazendo transbordar a função do irreal, a qual submerge a função do real. Transformado em mero espectador, esse sonhador não cria mais as próprias imagens: ele se deixa invadir pelas que lhe são impostas”.

— M. Alfonso Erausquin, Luiz Matilla, Miguel Vázquez comentam judiciosamente:

— “Já há quem adiante que possivelmente as recordações e vivências infantis da ‘geração televisão’ estarão constituídas não de experiências pessoais, mas sim de experiências extraídas do televisor”. Hoje, o controle sobre a televisão equivale, de certa forma, ao controle sobre a realidade, enquanto que um acontecimento que não comparece à tela de televisão é ‘muito menos real’ do que qualquer outro que receba a consagração da pequena tela.

— Da monografia: Os modelos apresentados pelas produções de filmes e desenhos conduzem a um padrão de conduta e a tipos humanos em boa medida opostos aos anteriormente oferecidos pela literatura tipo *conto de fadas*.

Na literatura infantil clássica, o bem é apresentado como belo e verdadeiro. E o mal como feio e mentiroso.

Outras, como *As aventuras de Juca e Chico* (objeto de análise no referido artigo), esmeravam-se em representar, conforme o artigo, “a vida cotidiana, com seus aspectos calmos, caseiros, simpáticos, elemento essencial nos horizontes da literatura infantil, para despertar a atração, o interesse pela realidade e pela virtude”.

Essa literatura colocava, portanto, a criança diante de problemas universais, bem como de tipos humanos e situações que, pelo enredo, o mais das vezes se resolviam em recompensa para o bem e em punição para o mal.

É bem isso o que vemos na série incontável de filmes e desenhos animados oferecidos pela televisão aos seus consumidores infantis?

— Da revista *Catolicismo*: “Que horizontes assim se abrem para a infância? Os do crime. Que prazeres? Os da excitação nervosa tendente em certos casos quase ao delírio. Que ideais? Os da força bruta, e da vida de aventura sem eira nem beira. Com isso não se forma um homem, e muito menos um cristão. O produto próprio dessa literatura é o neobárbaro.

E o médico Dr. Michael M. Miller, professor de Psiquiatria na Howard School of Medicine e ex-diretor de pesquisa no Instituto Psiquiátrico da Columbia University, em sua obra *A saúde mental das crianças*, comenta:

“Se o sadismo é apresentado como heróico, e a crueldade, a rudeza e a falta de compaixão perpetradas por esses heróis

são tratadas como ideais, para muitos jovens, isso se torna um modo de reação aceitável”.

— Da monografia: O quadro se agrava quando filmes e desenhos animados exaltam monstros pré-diluvianos ou mirabolantes seres *especiais*.

Algumas vezes, tais monstros são de aspecto terrificante e traumatizam as crianças, ao mesmo tempo que lhes despertam o gosto da fantasia sádica.

Outras vezes, os monstros se transformam em “monstrinhos” gentis, assumindo feições “simpáticas” e “camaradas”, com os quais a criança pode conviver pacificamente e até brincar. E então fica ela exposta ao gravíssimo risco de tornar-se conatural com o monstruoso, o que dela poderá fazer no futuro também um monstro.

— Mary Winn, nos estudos que fez dos efeitos da televisão sobre a infância, sustenta que a TV provoca reações próximas aos efeitos da droga. Sob os efeitos diretos da televisão, nota-se um estado de passividade quase nirvânica da parte do “paciente”, semelhante ao hipnotismo.

No já citado artigo da revista *Rainha* sobre os estudos de Mary Winn, lemos:

“Alguns pais - adverte Mary - colocam os filhos diante da televisão para acalmá-los. Contudo, as manifestações de nervosismo ... — gritos estridentes, pulos nos estofados, desobediência às ordens dos pais na hora de comer, dormir ou estar quietos etc. - quando a televisão, por algum motivo é desligada, prova que o estado de descontração que se supunha na criança é puramente fictício ... Analisando as razões dessa irritabilidade - por vezes incontrolável - diz Mary que ela é, “muito possivelmente, o efeito da transição de um estado de inconsciência para outro de consciência, como a passagem do estado de sono para o de desperto. Mary também compara a “ex-

perícia da televisão" à experiência da droga, que leva o seu usuário a uma 'viagem', no fim da qual, ao tocar com os pés o mundo da realidade, se torna irritado e insuportável.

— A monografia finalizou esclarecendo que: "Ao apresentar tantos documentos e opiniões abalizadas de autores e estudiosos, não nos moveu a preocupação de elaborar um trabalho com o rigor científico que teria, por exemplo, uma tese universitária sobre Psicologia ou Pedagogia infantil.

Nosso desejo foi bem mais modesto: o de despertar para uma necessária visão crítica da televisão os pais e professores."

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL>/Televisão/

COLÔMBIA

Revista de las Fuerzas Armadas, março/1992 — p. 84-91

O Mar do Caribe: um conflito de interesses (Parte I) — Capitão-de-Corveta
Alfonso Diaz Gutiérrez de Piñeres

O autor escreveu um artigo abordando a importância da área do Caribe no contexto internacional e analisando os conflitos de interesses provocados por potências estrangeiras que consideram a Cuenca del Caribe, formada por todos os países da América Central (Antilhas, México, Colômbia, Venezuela e Guiana), como peça chave do equilíbrio de poder global. Ele adverte que esta região é diversa e complexa, composta por países "estruturalmente bem dispostos e com uma larga tradição, mini-estados que alcançaram sua independência recentemente, territórios e ilhas que tem o *status* de colônias ou de ocupações por potências estrangeiras".

Piñeres diz que o Mar do Caribe tornou-

se uma área vital para os Estados Unidos, por mover uma grande parte do tráfego marítimo internacional que demanda o Canal do Panamá.

Ele analisa o "trato rotineiro" por parte dos EUA em períodos de estabilidade, que traduz-se em abandono, em contraste com o empenho demonstrado em épocas de crises, como ocorreu no início da década de 60 com o bloqueio a Cuba e, recentemente, com sua participação na política interna de

El Salvador e Nicarágua e intervenção militar em Granada e no Panamá. O autor acredita que esta política dos EUA tem como principal objetivo controlar a evolução dos estados do Caribe para transformá-los em governos representativos e ideologicamente alinhados, com os quais possam conviver harmonicamente. Assim, os EUA, baseados na política de equilíbrio global, destinam alguns recursos militares para a região com o objetivo de "protegê-la de qualquer poder antagonico que mostre interesse político nesta área", destaca.

Ele viu na atuação do ex-presidente dos EUA, Ronald Reagan, demonstrações inequívocas da alta prioridade dada por aquele país ao Caribe, por onde os norte-americanos transportam uma porção significativa de suas importações, especialmente o petróleo. Reagan, certa vez, declarou que "aproximadamente a metade de nosso intercâmbio comercial, a terça parte de nosso petróleo e quase a metade de nossos materiais estratégicos importados, se movem através do Canal do Panamá".

O autor também analisa a instabilidade política da região, propiciada por ditadores e por regimes dinásticos, "muitas vezes erroneamente sustentados pelos Estados Unidos", como um fator de atraso da região.

Finalizando, ele lembra a Guerra das Malvinas como um fator marcante da falta de coesão no sistema interamericano, o

qual não desempenhou papel algum para evitar ou resolver àquela guerra devido à falta de vontade política por parte de seus membros. Diz ainda que essas "lamentáveis divisões entre os membros da Organização dos Estados Americanos (OEA) não são, como se afirma, produtos exclusivos da clássica divisão entre a América Latina e os Estados Unidos".

CLASS. P/ ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES> /Estratégia /;
Caribe; Relações internacionais;

ESPANHA

Revista de História Naval, 2º trim./1992
Cartago, as Guerras Púnicas e o papel do mar — Contra-Almirante F. Fernando de Bordeje y Morencos

O domínio do mar como elemento fundamental para a riqueza e desenvolvimento das nações é observado pelo autor nesta matéria, que lembra o papel do mar no apogeu e declínio de Cartago, cidade da África próxima à qual hoje se encontra a cidade de Túnis, capital de uma poderosa república marítima que dominou a região do Mediterrâneo central e ocidental do século VII ao século II antes de Cristo.

A supremacia na região era disputada entre os cartagineses e os fócios (habitantes da Fócida, região da Grécia Antiga), resultado da decadência de Tiro, a grande potência comercial fenícia, no início do século VII a. C. Em 535 a. C., o combate naval de Alalia definiu para o lado cartaginês a contenda, tornando esta batalha "o exemplo mais antigo que se conhece em que uma guerra foi decidida por uma única ação naval, sem a intervenção de forças terrestres, num tempo em que as frotas eram utilizadas precisamente no apoio daquelas", comenta. A partir daí, Cartago rei-

nou absoluta, formando um pentágono estratégico que unia o Estreito de Gibraltar, Cartago, Sicília, Sardenha e Ibiza, bloqueando aos outros povos o acesso ao Oceano Atlântico.

Enquanto Cartago alcançava seus objetivos, Roma iniciava seu desenvolvimento, não sem uma vigilância cartaginesa. De uma posição de força, impuseram aos romanos zonas privativas e áreas de navegação proibidas, principalmente na área do Estreito de Gibraltar, "que, do século VII ao III a. C., não foi atravessado por nenhuma nave estranha e sem autorização de Cartago", ressaltou.

Morencos lembra que esse predomínio acentuado em tão longo tempo provoca um certo desleixo nos assuntos de defesa. Cartago e seus aliados etruscos perderam duas batalhas navais para os gregos, em 480 e 474 a. C., que permitiram a reanimação grega, surgindo Atenas hegemônica no Oriente e no Mediterrâneo oriental. Setenta anos mais tarde, aproveitando-se dos desgastes gregos produzidos pela Guerra do Peloponeso (431 a 404 a. C.), os cartagineses impuseram-lhe sérios reveses, retomando a hegemonia na região, que manteve até 246 a. C., quando iniciou-se a Guerra Púnica.

Durante o período de ascensão de Cartago — prossegue o autor — os meios navais careciam de resistência e de autonomia para permanecer largos períodos no mar, daí uma forte dependência de terra, onde eram obrigados a pernoitar, sendo raros os portos. As embarcações eram simples e de leve tonelagem, permitindo, inclusive, o seu transporte por terra, e eram voltadas primordialmente para o combate à pirataria. Os barcos, dotados de esporão, eram lançados contra o barco inimigo procurando afundá-lo ou abordá-lo. A tática empregada partia da formação em linha múltipla, passando rapidamente à de com-

bate, que permitia um ataque frontal capaz de abrir uma cunha ou envolver o adversário, o que exigia um grande treinamento dos remadores, geralmente escravos. O autor ressalta que nessa época já se aplicava o princípio de concentrar a força sobre um ponto determinado do dispositivo inimigo, mas, por outro lado, ignorava-se a economia de forças, já que o número de unidades que entrava em jogo era um fator dominante.

Morencos informa que "a verdadeira Marinha de guerra romana nasceria da necessidade de fazer frente a Cartago", já que o teatro de operações se estendia a zonas distantes, exigindo de Roma sobrepor a mentalidade naval à continental, até então única no seu sistema militar. A Primeira Guerra Púnica (264-241 a.C.), em seus primeiros quatro anos, serviu aos romanos como de aprendizado no combate no mar. De posse de uma quinquêreme cartaginesa, os romanos construíram seus primeiros modelos de navios de guerra e adestraram suas tripulações. Assim, construíram 100 quinquêremes e 20 trirremes, com dotações não superiores a 70 homens e 150 remadores, introduzindo uma inovação técnica fundamental para a vitória obtida: a ponte para o assalto, "surpresa técnica pela qual os legionários embarcados podiam combater como em terra, onde eram invencíveis", afirma.

O autor diz ainda que as vitórias romanas devem-se às características dos navios da frota cartaginesa, projetados para combater piratas ou nações frágeis e não um poder naval similar, principalmente tendo os romanos construído bases e arsenais de apoio à sua frota. Por seu turno, diante dos primeiros reveses, os cartagineses, na Segunda Guerra Púnica (218-201 a.C.), tendo à frente Aníbal, reagiram e, numa grande

ofensiva, marcharam sobre a Itália, a qual abandonaram por julgar já batidos seus adversários. A partir daí, diz Morencos, "em lugar de assegurar e manter o domínio e controle do mar", os cartagineses passaram à guerra de corso, "própria do contendor mais débil no mar e de caráter marcadamente defensivo", dando a Roma o controle do Mediterrâneo.

Esta atitude de Cartago foi suficiente para Roma recobrar suas forças e impor uma contundente derrota aos cartagineses, em 241 a.C., forçando-os a firmar um acordo que permitiria a Roma sumir com Cartago do mapa, na Terceira Guerra Púnica (149-146 a.C.), sob a advertência insistente de Catão: *Delenda est Carthago*. (É preciso destruir Cartago!)

"Não obstante, há que se reconhecer os grandes serviços prestados por Cartago, pois, através de suas lutas, expedições, alianças e tratados, deve-se a conversão do Mediterrâneo num elemento de cruzamento transversal e longitudinal que, mais tarde, facilitaria a expansão romana e da civilização ocidental", finaliza.

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:
<HISTÓRIA>/Guerras Púnicas;/ Cartago;

ESTADOS UNIDOS

Sea History, nº 58, verão de 1991 — p. 30 a 32

O veleiro *Eagle*, da Guarda Costeira americana.

Dick Rath

A história do atual navio-escola da Guarda-Costeira americana *Eagle*, antigo Horst Wessel, irmão gêmeo do *Albert Leo Schallageter*, nosso *Guanabara**, nasceu mesmo antes de sua existência, pois teve o

NOTA DA REDAÇÃO: Ver "Nossa Capa" da RMB, 2º trimestre de 1991, e "Noticiário" da RMB, 1º trimestre de 1993, p.338.

seu princípio em novembro de 1941, quando o serviço da Guarda-Costeira americana passou à subordinação do Ministério da Marinha e, por coincidência, a Alemanha invadiu a Dinamarca. Aparentemente, fatos tão desassociados; no entanto, somaram suas conseqüências: nesta época, encontrava-se em águas americanas o Navio-Escola *Danmark*, de bandeira dinamarquesa e que, com a ocupação de seu país, ficou sem destino.

Aproveitando-se desta incerteza, a Guarda-Costeira o alugou, com comandante e tripulação, para adestrar os seus aspirantes.

Assim, o *Danmark* passou os anos da Segunda Guerra Mundial, navegando em águas americanas, adestrando os alunos da Academia da Guarda-Costeira. A bordo, servia o Capitão-de-Fragata (CG) Gordon P. McGowan, como encarregado do Departamento de Marinharia e Navegação.

Em setembro de 1945, o Navio-Escola *Danmark* retornou à pátria e, dois meses depois, o comandante McGowan recebeu um telegrama com as seguintes ordens:

"Em torno de 18/01/46, seguir para Londres e apresentar-se ao COMNAVEU, para posterior designação como oficial comandante do futuro NE (CG) *Eagle*, atual NE *Horst Wessel*, que se encontra na Base Naval do Rio Weser, Bremenhaven, Alemanha."

Em seu livro *O comandante e o Eagle*, o Capitão-de-Fragata McGowan descreve a primeira visão que teve do seu futuro comando: "Ele estava atracado em uma parte bombardeada do estaleiro, entre ameaçadores esqueletos de edifícios destruídos e montanhas de entulho; seus mastros cansados, caídos qual bêbedos, para bombardeado, como se ele estivesse encalhado no fundo de um estreito canal, em maré baixa. Seu costado cinzento estava sujo, cheio de manchas, e a pintura do seu madeirame,

empolada e rachada. Placas de metal, colocadas em cada um dos bordos, informavam ao mundo que aquilo era o *Horst Wessel*, um navio da falecida Marinha nazista."

O *Horst Wessel*, construído em 1936, foi um dos cinco veleiros encomendados pela Marinha alemã aos Estaleiros Blohm G Voss, de Hamburgo; os outros foram o *Gorch Foch*, *Albert Leo Schlageter*, *Mirea II* e *Herbert Norkus*.

Todos de três mastros, 89,48m de comprimento, 12m de boca e 5,4m de calado, deslocavam 1.816t. Possuíam um motor diesel que lhes permitia desenvolver 10 nós de velocidade e apresentavam, como característica, as manobras do leme e do cabrestante feitas pela força do homem.

Após a guerra, os cinco irmãos, como eram conhecidos os navios, separaram-se; o *Gorch Foch* tornou-se o soviético *Tovarishch*; o *Mirea* manteve o nome, mas passou a ostentar a bandeira romena; o *Albert Leo Schlageter*, adquirido pelo Brasil, aqui chegou com o nome de *Guanabara*, sendo incorporado à Marinha do Brasil em 27 de outubro de 1948, sob o comando do Capitão-de-Fragata Pedro Paulo de Araújo Suzano*. O último dos irmãos, *Herbert Norkus*, que ainda não estava aparelhado, teve o seu casco entregue à Inglaterra, que o empregou no transporte de lixo, no Mar do Norte, onde afundou, humilhado talvez por seu inglorio destino...

O Comandante McGowan foi recebido a bordo do *Horst Wessel*, por sua guarnição alemã, e, vencidos rapidamente os embaraços do encontro de antigos adversários, logo se desenvolveu entre americanos e alemães amplo entendimento.

Aos poucos, o navio foi se apurando e aparelhando, até que ficou em condições de se fazer ao mar. No entanto, McGowan necessitava aumentar a sua tripulação, pois somente dispunha de 30 homens, quando,

só para içar a âncora do navio, precisaria de 40!

Esta referência à necessidade de 40 homens para manobrar o cabrestante — sem falar nos oito da roda do leme — nos traz à memória fato ocorrido conosco, como aspirantes embarcados no *Guanabara*, nos princípios de 1949, para uma viagem de instrução.

Logo após o nosso embarque, foram dados os avisos de "Preparar para suspender", e lá fomos, ainda de uniforme branco interno, guarnecer o já tão falado cabrestante.

"Piu, piu, piu", "Piu, piu, piu" ... comandou o apito do mestre do navio, e, nós, força nos braços e nas pernas, começamos a girar o cabrestante e a amarra a gurnir pelo escovém, elo por elo.

De repente, o esforço para içar um elo, duplicou, triplicou, quadruplicou ... e parou!

Assim se passavam duas horas, o suor escorrendo dos rostos, costas, mãos, braços, uniformes brancos empapados e amarrotados, já assumindo mais a feição de mesclas, quando surgiu o ferro do navio, trazendo presa em uma de suas patas, a amarra da bóia dos encouraçados!

A lei de Broock (*) havia mais uma vez funcionado: a âncora do *Guanabara* havia engachado na amarra da bóia dos encouraçados, retirando-a de seu leito esplêndido de mais de 30 anos! Acreditamos que tal faina jamais se apagará da memória daqueles que nela tomaram parte.

McGowan venceu mais uma dificuldade, a de pessoal, com o auxílio de um oficial inglês encarregado do recrutamento de pessoal para um programa de varredura de minas, no Mar do Norte. Os homens necessários, incluindo a guarnição alemã e o seu comandante, foram alistados como pessoal inglês do programa de varredura e embarcados no *Eagle*.

O desempenho do *Eagle* nestes anos todos tem sido excelente e, por isso mesmo, ele já tem desempenhado várias vezes o papel de "Embaixador de Boa-Vontade dos

EUA". Em 1989, foi o primeiro navio militar americano a visitar um porto soviético — Leningrado (hoje, São Petersburgo). Em 1992, ano do 5º centenário de Colombo, foi, mais uma vez, o navio hospedeiro da frota de navios-escola à vela do mundo inteiro, em Nova Iorque.

Que os ventos lhe sejam sempre favoráveis!

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> /Navios de Guerra /; Guarda Costeira; Eagle;

Proceedings, janeiro/1992 - p. 99-102
Uma proposta para a Esquadra americana — Capitão-de-Fragata Michael L. Bosworth

O autor propõe um novo conceito de Força Naval tirando partido da combinação de avanços tecnológicos, tal como a dos aviões de decolagem e pouso verticais (STOVL), e da padronização dos sistemas. A proposta prevê três tipos básicos de navios para as forças de superfície dos Estados Unidos no futuro:

- um navio-aeródromo de grande porte, movido a energia nuclear, deslocando entre 90.000 a 100.000 toneladas. Este navio seria empregado exclusivamente como plataforma de assalto, sem aviões anti-submarinos, nem os de abastecimento no ar;
- um navio-aeródromo-doca de múltiplo emprego (o CDM) - lembrando o atual classe *Tarawa* (LHA-1) — com variações de modelos dentro de um mesmo conceito. Deslocaria cerca de

NR: Lei de Brook — gira usada pelos Aspirantes como que um sinônimo de "lei do azar"

NOTA DO COLABORADOR: Após muitos anos de eficaz colaboração com a instrução de nossos aspirantes, o Navio-Escola *Guanabara* foi vendido a Portugal, sendo incorporado à Marinha portuguesa em 8 de fevereiro de 1962, no Rio de Janeiro, denominada *Sagres*. Hoje, com sua nova bandeira, continua a singrar estes verdes mares, treinando rapazes nas fainas marinheiras, transformando-os em homens do mar.

35.000 toneladas, incorporando modesta tecnologia, podendo apoiar a aviação, navios de superfície, dispondo ainda de uma pista de decolagem ski-jump e de limitado número de recursos anti-submarinos (ver foto);

— uma escolta de cerca de 600 toneladas de deslocamento, dispoendo de mísseis e capacidade de reabastecer e rearmar aeronaves VTOL de outros navios.

O autor comenta as vantagens de sua



Proposta de Bosworth para a Esquadra dos EUA. A esquerda, na linha do horizonte, o navio-aeródromo exclusivo como plataforma de assalto; ao centro, com o indicativo 17, o navio-aeródromo-doca de múltiplo emprego; abaixo, o escolta de 600 toneladas.

proposta e afirma que, comparativamente com a atual Marinha norte-americana, a Força Naval Alternativa poderia embarcar, nos seus 130 navios, aviões de grande autonomia para a guerra anti-submarinos, bem como aviões de abastecimento, contra os atualmente 20 navios da força convencional.

Bosworth prossegue afirmando que com aviões-tanques distribuídos em mais de 100 navios, estaria assegurado, com o reabastecimento em vôo, o aumento do raio de ação dos aviões de ataque convencionais e, conseqüentemente, permitiria aos grandes navios-aeródromo permanecerem mais afastados do inimigo, em segurança.

Ele diz ainda que com a utilização de navios mais simples e baratos sempre haverá a possibilidade de construir algumas unidades, apesar das restrições orçamentárias; no caso do grande navio-aeródromo,

com freqüência, o corte de verba equivaleria a não ter sequer uma nova unidade.

Finalizando, o autor ressalta que por ser uma novidade, sua proposta receberá, naturalmente, intensa e ampla oposição por parte da própria Marinha do seu país.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> Navios de Guerra /; Novo conceito de Força Naval; Forças Navais;

Proceedings, dezembro/1992 — p. 44-46
Por que nenhum homossexual? — Capitão-de-Fragata Eugene Gomulka (Capelão Naval — U.S. Navy)

Aos críticos que dizem que a proibição dos homossexuais no meio militar equivale à discriminação racial, o general Collin Powell, comandante da Junta de Chefes de

Estado-Maior, que é negro, responde: "que a raça é uma característica não comportamental, enquanto que o comportamento homossexual é um fato controlável relativo à conduta."

Os militares acham, por um número grande de razões, que muitas pessoas orientadas para o comportamento homossexual teriam dificuldade no controle de seu comportamento nas circunstâncias especiais da vida militar. Diferentemente da vida civil, momentos de privacidade a bordo de um navio em viagem são mínimos ou mesmo não existentes.

Algumas perguntas a serem respondidas:

1) Sem a exclusão atual, não seria o serviço militar, com sua enorme população masculina jovem, uma ocupação atrativa para os homossexuais, que não vêem razões para restringir seu comportamento?

2) Seria conveniente, para um proprietário de uma loja de bebidas, admitir um alcoólatra que não reconhecesse essa conduta como um problema e que pudesse abusar de sua situação?

3) O que poderíamos esperar do comportamento de um heterossexual que dividiu um pequeno camarote com uma pessoa atraente, do sexo oposto, em um navio no mar, numa comissão de seis meses ou mais?

4) É uma ironia que alguns congressistas, que têm condenado o assédio sexual dos militares, também aprovem que homossexuais sirvam nessas mesmas Forças Armadas.

Será que um desses congressistas ficaria satisfeito, sabendo que seu filho, de 17 anos, habita uma barraca de três pessoas com dois homossexuais por um período de quatro anos?

Infelizmente, estas são algumas das perguntas que os oponentes da atual política da Defesa não desejam levar em consideração.

Estadísticas

Há provas da compulsão sexual muito difundida entre os homossexuais. Uma pesquisa do Instituto Kinsey revelou que 43% dos homossexuais ouvidos estimaram que fizeram sexo com 500 ou mais parceiros; 28% com mil ou mais; 79% disseram que mais da metade de seus parceiros lhes eram estranhos; 70% disseram que mais da metade de seus parceiros foram homens com quem fizeram sexo apenas uma vez.

Os homens homossexuais são, provavelmente, seis vezes mais dispostos ao suicídio que os heterossexuais.

Os centros de controle de doenças mostram que 2/3 de todos os casos de Aids são diretamente atribuídos à conduta homossexual.

A política de excluir os homossexuais do serviço militar tem por propósito preservar, promover e proteger interesses militares legítimos, incluindo-se o direito de privacidade pessoal dos seus servidores.

O recrutamento de homossexuais confesos poderá erodir a moral e ter um impacto negativo no recrutamento e retenção. Assim como pessoas deficientes fisicamente são dispensadas do serviço militar, bem como, por questões de idade, é plenamente justificável excluir-se os homossexuais das fileiras.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:

<PESSOAL> / Psicossocial /; Homossexuais;

Proceedings, 1/93 - p. 63-66

Voando o Mais Novo Tucano — Ten. - Cel. Brendan M. Greeley Jr. (USMC)

Testes realizados com o novo *Super-Tucano EMB-312 (Tucano H)* nas instalações da Força Aérea e da Marinha dos Estados Unidos no Texas, em fins de 1992, indicam que este avião é um forte con-

corrente na licitação que o Departamento de Defesa realizará, em breve, para a escolha de um avião de treinamento básico conjunto da Marinha e da Aeronáutica. Resultado de um convênio entre a estatal brasileira Embraer e a empresa norte-americana Northrop e dotado de um motor Pratt & Whitney (Canadá) de 1.600 SHP de potência, o protótipo do *Super-Tucano* foi

testado por um piloto da Northrop e pelo Tenente-Coronel Brendan M. Greeley Jr., da reserva do Marine Corps, com larga experiência de vôo em caças A-4, inclusive operações no Vietnã e comando do Esquadrão VMA-223, que descreveu, em artigo publicado na revista *Proceedings*, de janeiro de 1993, suas impressões sobre o avião brasileiro.



Northrop-Embraer *Super-Tucano* sobrevoando o USS *Lexington* (AVT-16), em Corpus Christi, Texas

O *Super-Tucano* é uma repotencialização do *Tucano A*, adotado por inúmeras forças aéreas no mundo, com um motor de 1.600 cavalos de potência, 950 a mais do que o *Tucano A* e 500 a mais que o *Tucano T. MK-1* da Grã-Bretanha. Este aumento de potência e suas conseqüências na estrutura do avião foram o principal motivo dos testes.

Com novo hélice de cinco lâminas, fuselagem mais estreita, nariz curto e um prolongamento para trás que lhe adiciona 1,4 metro de comprimento, o protótipo foi submetido a velocidade máxima segura (*red-line speed*) de 290 nós, enquanto o modelo a ser apresentado na concorrência alcança a marca de 330 nós, demonstrando ótimo desempenho.

Greeley Jr. ficou impressionado com o *Super-Tucano* e, em sua narrativa, diz que na decolagem "o avião começou a levantar o nariz a 70 nós e ganhou o ar a 80 nós", e na ascensão, "a uma velocidade de 150 nós, ganhava altura à razão de 4.300 pés por minuto, chegando à altitude de 17.000 pés".

No acordo assinado em 1992 está previsto que, caso vençam a concorrência, a Embraer ficaria encarregada de montar o avião no Brasil, enquanto a Northrop realizaria o acabamento final nos EUA. As duas empresas acreditam que "o repotencializado *Tucano*, que pode operar a grande altitude sem prejudicar a eficiência ou aumento de consumo de combustível e a simplicidade de sua mecânica, seja justa-

mente o que a Força Aérea e a Marinha dos Estados Unidos pretendem de um avião de treinamento básico".

Os dois protótipos do *Super-Tucano* que serão apresentados na concorrência foram construídos na fábrica da Embraer, em São José dos Campos. Diz a reportagem que o seu primeiro vôo estava previsto para fevereiro de 1993. Caso repitam a performance deste teste, dificilmente perderão a concorrência contra qualquer outra aeronave.

CLASS. P/ ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Aviões militares /; Tucano;

Proceedings, jan. 93 -p.28-31

O que é um Grupo Marítimo de Ação

Capt. Robert Cranshaw — US Navy

O Grupo Marítimo de Ação (MAG) originou-se no Mediterrâneo e somente foi testado lá. Origina-se do fato que a Marinha americana está diminuindo em efetivo e em número de navios e, para emprego contra ameaças de países do terceiro mundo, não são necessários as Forças Tarefas nucleadas em NAe, como era o caso quando o inimigo era a URSS.

Basicamente, o MAG compõe-se de dois navios de superfície, sendo um deles um cruzador tipo *Ticonderoga* (CG-49) e uma fragata (FFG-7) da classe *Oliver H. Perry*, um submarino de ataque da classe *Los Angeles* e aviões de patrulha *F-3 C Orion*.

Esses navios já operaram juntos no passado, mas, agora, trata-se da constituição de um GT, sob o comando de um CMG de superfície, que opera como uma única unidade.

O submarino deve navegar na cotá

periscópica, bem avançado em relação aos outros navios e controlar o avião, bem como o helicóptero dos navios, se for o caso. Há necessidade, também, de um NT que deve estar em área próxima, para abastecer os navios do MAG.

A hipótese do seu emprego é que a ameaça do inimigo do terceiro mundo é limitada em termos de guerra AS e AA. Por enquanto, somente no Mediterrâneo foi feita uma primeira experiência, com êxito, em julho de 1991. O Mediterrâneo foi o lugar ideal para o nascimento do MAG, dada a sua pequena extensão comparada com as dimensões do Pacífico. Evidentemente, quando houver necessidade de NAe, não há substituto para ele.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>/Forças Navais;/ Grupo Marítimo de Ação;

Proceedings, janeiro/1993 — p. 43-45

Mahan? — Capitão-de-Fragata William D. Needham

A grande esquadra de batalha de Mahan deu lugar às novas tecnologias de guerra de submarinos, guerra aérea e guerra de mísseis, tudo com o potencial para a troca nuclear. Apesar de tudo, alguns princípios estabelecidos por Mahan, para a grandeza nacional, ainda são válidos hoje. Precisamos rever as teorias de Mahan, à luz da estrutura geopolítica movediça do mundo de hoje.

A tese fundamental de Mahan era que o Poder Marítimo era um pré-requisito para a grandeza nacional. Ele estava influenciado pelo esplendor da Inglaterra vitoriana. Mahan identificou seis razões fundamentais para a elevação do poder na Grã-

Almirante Elmo R. Zumwalt Jr. — On watch, New York, Quadrangle, 1976, p. 72.

Bretanha: posição geográfica, conformação física, extensão do território, tamanho da população, caráter nacional e caráter do governo.

Mahan enfatizou que o elemento mais importante para o Poder Marítimo era a tendência para o comércio, envolvendo a necessidade da produção de alguma coisa para poder comerciar.

A sua doutrina de guerra era baseada em dois princípios: que a potência marítima deve ter uma Marinha bastante poderosa para sobrepujar seus adversários potenciais, num dado teatro de operações, e confiança na concentração de forças. apoiando o primeiro princípio, estabelecendo os meios pelos quais o domínio local pode ser conseguido para levar as questões, a serem resolvidas tão cedo quanto possível, para o alto mar, com a certeza que a potência que conseguir preponderância militar vencerá no fim.

Com o fim da União Soviética, precisamos de uma nova estratégia, baseada num novo modelo. É preciso que fiquemos atentos, porque a crise orçamentária provoca cortes nos orçamentos militares, baseados no sucesso da Guerra do Golfo, esquecendo-se que foi um caso especial, que contou com a cooperação de muitas nações e teve cinco meses de preparo no local.

Algumas teorias de Mahan ainda estão em vigor. A habilidade de concentração de forças para bater o inimigo e o domínio do mar para controlar as linhas de comunicação são postulados ainda válidos, assim como a importância de apoio logístico em locais remotos.

Precisamos fazer uma escolha racional entre canhões e manteiga. Devemos fazer algo mais do que somente reduzir o que temos agora, mesmo, porque já atingimos o fundo do poço. Há hoje, nos EUA, um desequilíbrio entre o que é considerado imprescindível para a grandeza no setor

militar e o que é imprescindível para nossa grandeza no setor econômico, e sem o último, não podemos sustentar o primeiro.

Precisamos estabelecer um novo modelo com a "Influência da História sobre o Poder Marítimo" como ponto de partida. Precisamos de um outro Mahan.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> /Estratégia /; Mahan

Proceedings, janeiro/1993 — p. 89-91
Veículos de projeção de força — Dr. Barry Warmkessel e Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Edward Baker

O veículo de projeção de força (*FPV*) pode se tornar a melhor escolha para o século XXI. É um veículo simples, com baixa tecnologia e pode apoiar um grande número de missões, além do que é econômico em termos financeiros e em tripulação.

O *FPV* tem uma envergadura de 128 metros e 70 metros de comprimento. O hangar interno (localizado na asa) tem mais de 6 metros de altura. O aerofólio gera quase o dobro da capacidade normal de elevação devido a uma combinação do efeito terrestre e dos aerofólios projetados para baixo (nas extremidades da asa), que confinam o influxo de ar.

O *FPV* voa baixo sobre a superfície do mar, com os aerofólios baixos, ocasionalmente, cortando as ondas. As tomadas do motor são colocadas bem alto e nas caudas, para evitar a ingestão de água do mar.

Voados por pilotos situados em posições avante em um ou ambos os cascos catamarã, o *FPV* se lança de canais protegidos, usando grandes esquis. A altitude normal de vôo é de 6 metros acima d'água; operações sobre a terra ou gelo podem exigir que o *FPV* voe a maiores alturas, por pouco tempo.

Como um navio-aeródromo voador, suas operações de vôo são controladas de um passadiço de vôo instalado entre as duas caudas, que podem também servir como um ponto de controle, quando o estado do mar estiver mais elevado, vôo a alturas maiores ou quando lançando ou recuperando aeronaves. Ele possui um raio de ação grande e opera melhor sobre a água.

Não decola ou aterrissa em mar aberto a menos que esteja com carga reduzida, mas pode aterrissar em mar 6 e lançar-se em mar 3.

Pode incorporar tecnologia de ocultação, embora navegando perto da superfície do mar seja dificilmente detectado.

Veículos com efeito asa na terra (*wingin ground*) WIG oferecem um grande espaço no convés, com substancial capacidade de carga e grande velocidade... Um FPV pode transportar 12 aviões ou 24 helicópteros para locais em crise, dez vezes mais rapidamente que um navio-aeródromo ou quatro vezes mais rapidamente que um *hovercraft*. O FPV seria mais flexível, porque pode operar de lagos interiores e de rios.

Uma força de FPV poderia deslocar uma força-tarefa de fuzileiros navais, sem necessidade de tomar um campo de aviação ou as facilidades de um porto. Desembarques sem oposição poderiam ser executados.

É uma plataforma que pode mover a Marinha dos EUA no século XXI. Missões específicas incluem o reabastecimento de grandes grupos de batalha, operações anfíbias, evacuação de não combatentes, operações especiais, apoio médico, comando e controle, projeção do poder aéreo, busca e salvamento, guerra anti-submarinos plataforma de mísseis *Cruise*, guerra de minas.

O autor descreve cada uma das operações citadas, com destaque para a projeção do poder aéreo — aviões podem ser lança-

dos e recuperados enquanto o FPV estiver voando. O vento de 250 nós sobre o convés permitirá o lançamento de aviões com menor estresse para o material que em operações de catapulta, com maior carga útil em peso. O avião pode ser dirigido para a plataforma de lançamento, motores acionados e desengajado do gancho de aterrissagem. O avião ficará imediatamente no ar.

A recuperação se faz com o auxílio de um conjunto de ganchos em forma de trapézio e de um pára-quedas. Tal procedimento foi demonstrado com sucesso pelos britânicos com o *Sea Viper*, na Feira de Farmborough. Na recuperação o FPV se ajusta a velocidade e altitude do avião. Um conjunto trapezoidal pega o gancho abaixo do nariz e o piloto diminui a potência do motor, que é guiado para a plataforma. As operações de lançamento e recuperação levam mais tempo que as correspondentes nos navios-aeródromos. 12 aviões podem ser lançados em 20 minutos.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> /Navios de Guerra/
Veículos de projeção de força;

Proceedings — jan. 93, p.109.

A questão dos homossexuais. Um comentário — Senior Chief Yeoman John M. Tucker

O autor faz várias perguntas, em face da decisão do presidente de permitir a admissão de homossexuais nas Forças Armadas. Alguns exemplos:

a) A Marinha reconhecerá "parcerias domésticas" e permitirá que se alojem em próprios da Marinha? E os sentimentos dos futuros vizinhos serão levados em conta?

b) Será que as praças de uma divisão estarão dispostas a obedecer às ordens de um homossexual?

c) Que política a Marinha seguirá com relação a um casal, homossexual, que desejar adotar uma criança?

d) Se as parcerias domésticas forem reconhecidas, suas gratificações, tais como auxílio-moradia serão as mesmas dos casais heterossexuais?

e) Se o companheiro de um marinheiro for diagnosticado como HIV positivo, ele será elegível para se inscrever no Programa Familiar Excepcional?

f) Um casal homossexual será elegível para servir em outros países? Qual será o critério de escolha da Marinha?

g) Como vamos reprimir as piadas e chacotas que certamente ocorrerão? Um outro ponto: não é preciso ter muita imaginação para antecipar incidentes, em terra, durante a licença nos portos, quando grupos se encontrarem.

Será preciso muita liderança para resolver os inúmeros casos que vão surgir, para cumprir as ordens do Comandante-em-Chefe da Nação e manter a disciplina. Vamos admitir que não será uma tarefa muito fácil.

CLASS. P/ IND. REMISSIVO:

<PESSOAL> / Psicossocial /; Homossexuais /

Proceedings — Fevereiro/1993, p. 37/p. 41
As fragatas ainda servem!
Capitão-de-Mar-e-Guerra (USN) Bruce R. Linden

Ex-Comandante da fragata missleira "Elrod" (FFG-55) e, ao escrever o artigo, Oficial do Estado-Maior da Força de Superfície da Esquadra Norte-Americana no Pacífico, o CMG (USN) Linder analisa, com a competência de um verdadeiro planejador, em longo artigo, o papel destinado às fragatas, na Marinha norte-americana (USN). A análise estende-se desde a

concepção daquele tipo de navios, nos primeiros dias da 2ª Guerra Mundial, através a presente da, pós-guerra fria e da guerra do Golfo, chegando ao ano 2020, final previsto para a vida útil das fragatas em serviço. para, enfim, prescutar o futuro do projeto, após aquele ano.

O trabalho reveste-se de particular interesse e adequada solidez ao associar a evolução do projeto às diversas conjunturas nacionais e às alterações da missão da Marinha Norte-Americana, conseqüentes estas, sempre, das alterações, em mais alto nível, das políticas do país.

Assim, o autor correlaciona o projeto inicial, uma evolução dos nossos conhecidos destroyers-escolta (DE), à demanda de navios mais sofisticados do que aqueles, não muito caros, de efetiva relação custo-benefício e capazes de suprir tarefas de escolta, liberando os custosos "destroyers" de grande porte e os cruzadores, para missões mais nobres e específicas do combate naval.

Levando em consideração, ao mesmo tempo, o fim da vida útil dos DE, a necessidade de substituir, quasi a um só tempo, cerca de quinhentas unidades daquele tipo, as restrições econômicas da guerra e do pós-guerra e a temível ameaça que representava a formidável força submarina da União Soviética, lembra o CMG (USN) Linder que o projeto inicial da fragata norte-americana foi definido, pelo "Bureau of Ships"; como capaz de atender, entre outros, aos requisitos de simplicidade, de objetividade para missões específicas e de rapidez de construção. Nas considerações preliminares não fica, também, esquecida a necessidade de assegurar uma escala de encomendas que justificasse os investimentos da indústria do país.

Definido e aprovado o protótipo, o projeto foi tão bem sucedido que, apenas no período 1945-1965, quatro diferentes clas-

ses de fragatas/destroyers escolta foram comissionadas na US Navy, todas basicamente orientadas para missões da guerra anti-submarino (ASW).

Isto dentro de um programa que levou, no mesmo período, a incorporação de apenas duas classes diferentes de cruzadores e quatro de destróieres de grande porte.

A consistência de tal programa de construção de navios de guerra, onde as fragatas se inserem com evidente prioridade, foi, segundo o autor, reforçada pela política adotada, para o setor, pelo Almirante Zumwalt, no período em que chefiou o Comando de Operações Navais da USN. Tal política, definida pelo moto *mistura alto-baixo* (*high-low mix*) era assim sintetizada pelo seu formulador:

Alto (*high*) traduzia-se por navios e sistemas de armas de alto desempenho, ao mesmo tempo de tão alto custo que a nação podia somente construir uns poucos de cada vez; algumas missões a Marinha norte-americana não pode desempenhar sem as grandes flexibilidade e versatilidade de tais navios.

Baixo (*low*) traduzia-se por navios de custo moderado, desempenho mais modesto, que poderiam ser produzidos em quantidades relativamente grandes e que assegurariam à Marinha norte-americana presença concomitante em número suficiente de lugares, garantindo que o seu trabalho fosse feito. Sumarizando, uma Marinha toda *alto* seria tão cara que não teria navios suficientes para controlar os mares (o grifo é nosso; o conceito nos faz lembrar de Mahan). Uma Marinha toda *baixo* não teria capacidade suficiente para enfrentar certos tipos de ameaças ou desempenhar certas missões. A fim de se ter, ao mesmo tempo, navios em quantidade suficiente e navios suficientemente bons, tem que haver uma mistura de *altos* e *baixos*¹

Como se vê, as considerações que inicialmente pautaram o *projeto fragatas* da USN, sintetizadas na equação custo-benefício, continuavam presentes, explicitadas por Zumwalt no dilema "número de navios X capacidade", agora sob o título *mistura alto-baixo*.

O objetivo, obviamente, permanecia o mesmo: controle dos mares navegáveis.

Como consequência da continuidade assegurada ao programa, o autor indica o surgimento das fragatas-missileiras classe *Oliver Hazard Perry*, que vieram a se tomar, segundo ele, na maior e mais bem sucedida classe de navios de superfície da USN, após a Segunda Guerra Mundial.

Ao analisar, a seguir, o presente e o futuro próximo, o autor indica suas primeiras preocupações com a alteração do perfil das forças de superfície norte-americanas, decorrentes da baixa do serviço, nos últimos quatro anos, de todas as fragatas das classes *Garcia*, *Broke*, *Bronstein* e *Knox*, junto com os "destroyers" das classes *Charles F. Adams* e *Farragut*, ao mesmo tempo em que se incentiva, com prioridade, a construção de cruzadores e "destróieres" armados com o sistema *Aegis*.

No seu ponto de vista, a equação da força naval balanceada começa a pender para o lado dos navios muito sofisticados e de alta tecnologia, mas despreparados ou supérfluos para o desempenho de missões que ele classifica como *essenciais*, dentro das responsabilidades políticas de uma nação "com a estatura dos Estados Unidos e com obrigações decorrentes do fato de ser a única com superpoderes econômicos, sociais e militares".

Como decorrência destas responsabilidades, indutoras, para a nação norte-americana, da necessidade de forças militares adequadas e perenes, o autor recomenda a necessidade de ser dada continuidade ao



programa de construção de fragata, de forma a atender à provável baixa do serviço da classe *Oliver Hazard Perry* em 2010, provendo a esquadra americana de outras classes daquele tipo de navios durante, ainda, larga parte do século XXI.

Discutindo a sua recomendação e as diversas tarefas que prevê para a fragata do século XXI, ele define, em termos conceituais, diversos requisitos a serem atendidos, com grande ênfase no requisito "controle das várias assinaturas" dos navios, mas sem esquecer da capacidade de reação e, principalmente, do fator custo-benefício.

Importa notar a objetividade com que o autor, ao analisar as ameaças a serem enfrentadas e daí derivar as missões das fragatas do futuro, aponta os *adversários*

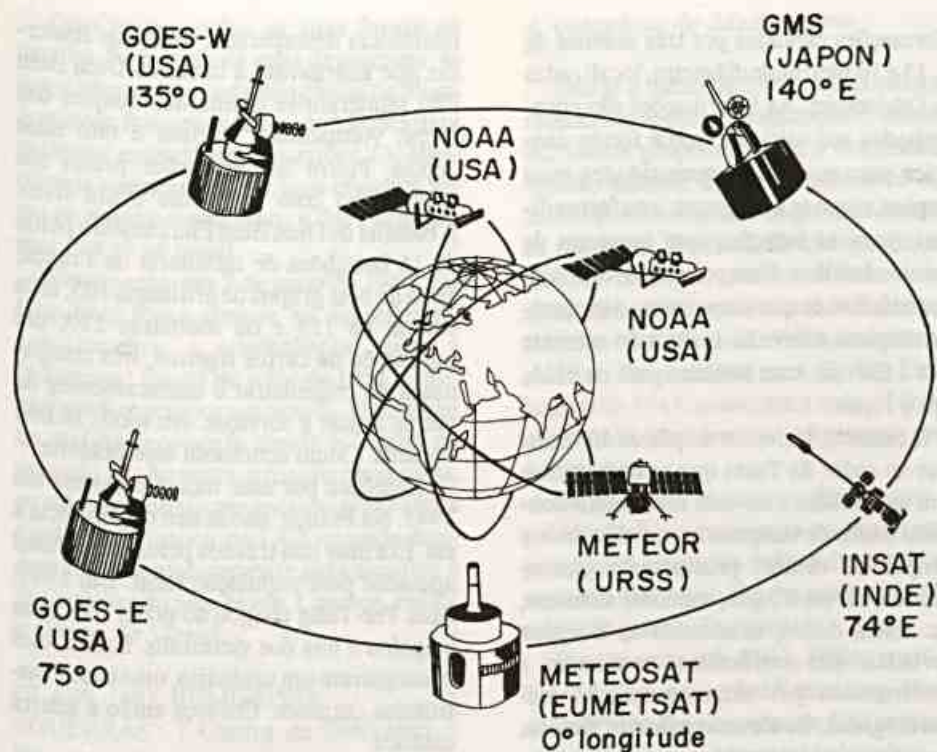
potenciais do 3º Mundo, ao lado da proliferação de diversas formas de poder pelo mundo, das instabilidades regionais, das competições econômicas e da *dependência de energia*, como as mais importantes da lista a ser formulada. Obviamente, suas *preocupações* refletem as preocupações maiores da política externa do seu país.

CLASS. P/ IND REMISSIVO:
<PODERMARÍTIMO>/Fragatas/; Construção Naval; Planejamento militar;

FRANÇA

Aerospatiale, fev. 1992, p. 16 a 22
Vigias meteorológicas

"Bom tempo para este período do ano."



Esta pequena frase, que bem serve para iniciar uma conversa durante a viagem para o trabalho, revela a grande preocupação do europeu com a meteorologia. Hoje, todas as grandes redes de televisão emitem, pelo menos três vezes ao dia, boletins sobre o tempo e suas previsões.

Não há dúvidas de que qualquer ação que se planeje, até um simples passeio, é influenciada pelo tempo; mas poucos imaginam a estupenda infra-estrutura de satélites, estações e técnicos que existe por trás da simpática locutora que indica onde deverá chover e qual a temperatura esperada.

A moderna meteorologia surgiu na França, em 1855, quando o Imperador Napoleão III pediu ao astrônomo Le Verrier para criar um serviço nacional de meteorologia. A razão deste pedido, em realidade, era estar o imperador ansioso para saber

por que a esquadra francesa havia sido destruída por uma tempestade, quando ainda se encontrava ancorada em Sebastopol. O astrônomo, transformado em *homem do tempo*, preparou o primeiro mapa meteorológico diário, baseado em informações enviadas de 24 estações de observações.

Somente em 1873 foi criada a Organização Meteorológica Mundial, que tem hoje 150 países-membros. O sistema europeu começou a operar com satélites em novembro de 1977, quando o *Meteosat 1* foi lançado; a este, seguiram-se o nº 2, em 19/06/81; o nº 3., em 15/06/88; o nº 4, em 06/03/89, e o nº 5, em 02/03/91, estando o de nº 6 programado para ser lançado em 1993.

Gerenciados pela Agência Espacial Européia, os satélites alimentam a estação receptora de Darmstadt (Alemanha) com

informações captadas por três antenas de 15, 13 e 10 metros de diâmetro, localizadas em Odemwald. As informações são encaminhadas aos usuários, sob a forma analógica para aqueles de necessidades mais simples, como os aeroportos, e na forma digital, para as estações que precisam de maiores detalhes. Uma revelação surpreendente é o fato de que o acesso aos dados meteorológicos é livre de taxas, não somente para a Europa, mas também para os EUA, CEI e Japão.

O Sistema *Meteosat* dispõe de 400 estações ao redor da Terra que se comunicam com os satélites e enviam mensagens contendo dados de temperaturas, velocidade e direção de ventos, precipitação pluviométrica, níveis d'água, tremores sísmicos, etc. Estes dados, acrescidos às imagens enviadas, são verificados, analisados e confirmados por uma equipe de meteorologistas, de elevado gabarito técnico, que, com sua atenção e conhecimento, evitam a transmissão de qualquer dado errado.

Atualmente, o Sistema já produz mapas meteorológicos para seis dias e procura estabelecer modelos matemáticos que permitam confeccioná-los para 15 dias. Ao mesmo tempo, os meteorologistas já começam a pensar em uma segunda geração de satélites que permitam captar e enviar dados sobre a poluição atmosférica e vascularizar a grandeza dos mares, indicando a posição de cardumes.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<ATIVIDADES MARINHEIRAS> /Meteorologia/ ; Agência Espacial Européia; Meteosat

Cols Bleus, 7 de março de 1992, p. 30-32
Dien Bien Phu — Pierre Schoendorffer

No dia 7 de maio de 1954, após uma

resistência desesperada, as forças francesas que guardavam a bacia do Dien Bien Phu renderam-se diante dos ataques das forças vietnamitas. Trinta e oito anos depois, Pierre Schoendorffer presta seu testemunho com um filme e um livro. A batalha de Dien Bien Phu causou a perda de 16 batalhões de infantaria da França, além de dois grupos de artilharia 105, uma bateria de 155 e de morteiros 120, um esquadrão de carros ligeiros, três companhias de engenharia e destacamentos de outras armas e serviços. No total, 16.000 homens. Como aconteceu esse desastre?

Começou por uma luta clandestina em 1945. Na França, não se deu importância a ela. Era uma luta travada pelos comunistas apoiados pela população local. Em 1949, Mao Tse-Tung chegou ao poder na China e apoiou a luta dos vietminhs. Enfim, eles conseguiram um santuário, uma base e instrutores chineses. Começa então a guerra clássica.

Em fins de 1950 há o desastre da estrada colonial nº 4. Sete batalhões dentre os melhores são derrotados. Um vento de derrota sopra sobre Hanói.

Após o início da Guerra da Coreia, os americanos começam a se preocupar com a situação na Indochina. Em 19 de dezembro de 1950, o General Delatre Tassigny consegue reverter a situação. Salva o Tonquim. Parte para os EUA a fim de conseguir ajuda. Consegue que a ajuda chegue a 60% do custo da guerra. Doente, após a tomada de Hoa-Binh, importante nó de comunicações, parte para Paris, onde morre de câncer.

O General Giap, vietnamita, conquista o Laos. O Exército francês, sob o comando de Salan e depois de Navarre, perde a iniciativa.

Para proteger o Laos, o General Navarre ocupa o vale de Dien Bien Phu, por um reide aerotransportado.

Giap engaja todas as suas forças na batalha. Bem perto da zona de combate, as bases aéreas chinesas estão cheias de Migs. A aviação francesa não tem condições para enfrentar esses modernos aviões. Os americanos ameaçam lançar uma ofensiva aérea de navios-aeródromos e das Filipinas, mas fica só no papel.

Finalmente, em 7 de maio de 1954, cai Dien Bien Phu e abre-se, no dia seguinte, em Genebra, a conferência sobre a Indochina. Em 21 de julho de 1954 termina a conferência por um acordo. Uma linha de divisão provisória divide o Vietnã no paralelo 17. Ao norte, o regime comunista; ao sul, o nacionalismo apoiado pela França e pelos americanos até 1965, quando decidem intervir maciçamente para socorrer o Sul, ameaçado pelo Norte. Começa, então, a Guerra do Vietnã.

CLASS. ÍND. REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra da Indochina /; Dien Bien Phu;

Armées d'Aujourd'hui — Abril 1992, p.75-78

Service historique de l'Armée de l'Air
A batalha aérea de Malta — François Pernot

Nos anos 30 e 40, a Ilha de Malta se achava na encruzilhada de duas rotas de abastecimento: uma britânica — Gibraltar a Alexandria — e outra alemã e italiana, assegurando o abastecimento das forças do Eixo na Líbia. Embora esta ilha fosse uma posição-chave para o controle da Tripolitânia, às vésperas da Segunda Guerra, quase foi abandonada pelos britânicos, por julgarem-na muito próxima das bases aéreas da Sicília. Este era o ponto de vista do governo Chamberlain. Quando Churchill assumiu, e pela vontade da Marinha, a ilha passou a receber reforços e a ter sua capacidade de defesa aumentada.

Desde o verão de 1940, a ilha passou a receber combustível e munição e, sobretudo, vários grupos de caça e bombardeio. Assim, assume um papel ofensivo e os aviões passam a atacar os portos e comboios italianos. No final de 1940, a derrota italiana na Líbia acarreta a intervenção alemã. Rommel envia duas divisões para a África e o 1º Corpo de Aviação é estacionado no Sul da Itália e na Sicília. Desde janeiro de 1941, começam a atacar Malta e os comboios que se dirigem para Alexandria.

De junho de 1941 até o fim do ano, as perdas do Eixo cresceram enormemente, pois Malta foi muito reforçada, tendo em vista um alívio que lhe foi concedido pelo início da guerra do Leste.

Em dezembro de 1941, Hitler envia ao Sul da Itália o Marechal Kesselring, à testa da Luftflotte II, com cerca de 500 aviões, o qual consegue a superioridade aérea no Mediterrâneo central. De janeiro a maio de 1942, as forças do Eixo não cessam de atacar com bombas clássicas e de retardamento. Em julho de 1942, começa a faltar munição, combustível e víveres, embora a RAF consiga ainda alinhar 200 aviões.

Em direção à capitulação do inimigo

Em fevereiro e março de 1942, dois comboios britânicos tentam reabastecer Malta sem grande sucesso. A fome ameaça, tudo é racionado. A ilha está bem perto da sua rendição.

Em julho de 1942, Churchill troca o comando da ilha, assumindo o General Gort, com ordens de resistir a todo o custo. O Almirantado desencadeia a Operação Vigorous: dois comboios, um de Alexandria e outro de Gibraltar. Somente dois cargueiros de Gibraltar conseguem chegar. Em

agosto, os britânicos tentam uma última operação. É o comboio Pedestal, que compreende 14 cargueiros. Embora as perdas tenham sido bastante pesadas, vários navios conseguem chegar, assegurando o abastecimento da ilha por três meses. Até o mês de setembro, os alemães continuam a martelar a ilha dia e noite. A partir de outubro, a ilha consegue respirar um pouco, porque a *Luftwaffe* tem mais que fazer no Leste e na África do Norte. Os aviões britânicos partem para o assalto aos comboios alemães e italianos e a ilha merece plenamente o seu apelido de "NAe insubmersível". Após a vitória de El Alamein e da Operação Torch, Malta desempenha um papel decisivo nos desembarques da Sicília e da Itália.

O preço pago por Malta foi muito pesado: recebeu 14.000t de bombas, 568 aviões foram perdidos, 1.490 civis mortos e 35.000 imóveis destruídos. A maior recompensa de seus habitantes foi assistir, em setembro de 1943, à rendição da Esquadra italiana, que entrou no porto de Grand Harbor, após haver içado o pavilhão negro da capitulação. Malta recebeu a condecoração da Cruz de São Jorge e também a Presidential Citation do Presidente Roosevelt.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<GUERRAS> / Segunda Guerra Mundial /; História; Malta;

ITÁLIA

Rivista Marittima, outubro/1991 — p. 137-142

Cinquentenário das ações de assalto por mar — A. Brauzzi

Por volta de 1941, a Itália viveu o apogeu da utilização dos chamados meios de assalto da Marinha. Segundo o autor, seriam artefatos militares não sofisticados,

quase artesanais e sem a eletrônica de nossos dias. Compreenderiam mini-submarinos, torpedos conduzidos a nado, etc.

Na verdade, a história italiana sempre fez referência a estes tipos de equipamentos, desde as épocas de Caio Duílio (257 a.C.) até o século XVI com os *brulott* (do francês *brulot*, significando um caixote flutuante cheio de inflamáveis que se lançava sobre o navio inimigo).

Mais recentemente, poderão ser citadas: as sérias avarias causadas no Cruzador inglês *York* por uma MAS (lancha rápida torpedeira) na baía de Suda, em Creta, na noite de 25 para 26 de março de 1941, as quais resultaram no seu afundamento pelos próprios ingleses ao evacuarem a ilha; os danos causados ao petroleiro *Pericles*, no mesmo ataque; a destruição de 30.000 toneladas de navios aliados, no Porto de Gibraltar, a 20 de setembro de 1941, causada pelo torpedo de corrida lenta (SLC), e, a maior proeza, ocorrida a 19 de dezembro de 1941, quando os Encouraçados ingleses *Valiant* e *Queen Elizabeth*, dentro do Porto de Alexandria, foram atacados e deixados fora de ação por longo período.

Não poderia deixar de ser lembrado, também, o torpedeamento de um dos quatro maiores e mais modernos encouraçados austríacos, o *Szent Istvan*, de 20.000 toneladas, com 12 canhões de 305 mm e 12 de 152 mm, velocidade de 21 nós e construído em 1914, atingido em 10 de junho de 1918, no Porto de Spezia, por ação de uma pequena lancha-torpedeira.

Do estudo efetuado sobre esses engenhos, o autor tira as seguintes conclusões:

a) malgrado o notável sucesso representado pelas incursões destes meios alternativos, não se pode atribuir-lhes um poder resolutivo em combate;

b) o sucesso destes meios atingiu o índice de 30%;

c) os meios de assalto tiveram sucesso

porque realizaram ao menos uma surpresa, seja técnica (uso de uma nova arma) ou tática (uso de maneira nova de uma arma já conhecida);

d) quem planifica e conduz operações de meios de assalto deve ter presente que no seu emprego deve-se dosar ciência e imaginação e que esses meios, por mais simples e econômicos que sejam, não devem ser utilizados com improvisação;

e) os meios não são muito flexíveis no emprego; a sua preparação e adestramento, no que tange a pessoal, deve referir-se a uma particular situação ambiental;

f) o seu emprego não tem como objetivo desmoroar a defesa inimiga, mas encontrar o ponto mais débil e suplantá-lo;

g) atualmente, aumentou o número de alvos que se prestam ao ataque de incursores (sabotadores), mas este aumento deve ser encarado com a devida cautela, recordando que existem limitações decorrentes de leis físicas e que os meios devem ser compatíveis com a capacidade física humana. O transporte de grandes pesos, por exemplo, é factível na água, mas proibitivo em terra;

h) deve-se aprender mais com os fracassos do que com os acertos.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>/Navios de Guerra /; História; Navios de Guerra especiais; Torpedo humano;

Rivista Marittima, junho/1992 — p.165-170

O jogo de enganar eletronicamente

A companhia inglesa Chemring de Portsmouth desenvolveu uma série de dispositivos especiais no setor da guerra eletrônica e relativa à contramedidas, com o objetivo de cobrir o espectro inteiro de radiofrequência. Na prática, foram desen-

volvidos materiais para reflexão radar para iludir o ataque inimigo.

A parte fundamental da pesquisa e produção é concentrada no dispositivo contendo milhões de dipolos, cuja eficácia está ligada à velocidade de separação, relacionada à capacidade de se produzir, rapidamente, a máxima seção de intercepção radar.

O material e forma do dipolo não bastam para realizar um dispositivo eficaz. É necessário ainda que a nuvem seja persistente e que produza uma boa taxa de polarização (os fragmentos tendem a dispersar-se em todas direções e nem sempre assumem as posições melhores para intercepção eletrônica). São importantes as propriedades aerodinâmicas de todo o sistema *Chaff* e de seus componentes.

Existem várias possibilidades de uso do *Chaff*. Um dos usos é a *confusão* do radar adversário, utilizada quando se espera um ataque de outro navio com horizonte radar diferente.

Uma outra alternativa de uso é o modo conhecido como *distração*. Aqui sabe-se que o sistema de detecção do míssil está procurando o alvo. Procura-se lançar o *Chaff* de modo a oferecer ao míssil um alvo falso, a ser adquirido e atacado.

Finalmente temos a *sedução*, que consiste em oferecer ao míssil, pelo lançamento do *Chaff*, um alvo mais atraente do que o originalmente perseguido.

Interessante frisar que o seu emprego depende do conhecimento do rumo de ataque e de um perfeito entrosamento entre o sistema de comando e controle (C²) do sistema de armas com o intuito de liberar o dispositivo no momento mais oportuno, de modo a fazer o míssil explodir a uma distância segura do navio.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:

<GUERRAS>/ Guerra eletrônica /; *Chaff*;

A comunicação é um dos pontos de convergência cruciais da sociedade contemporânea. O fluxo comunicativo e o papel dos meios de informação se tornaram tão importantes que hoje alguns de seus desdobramentos, como a propaganda, alcançaram patamares complexos, exigindo abordagem especializada.

Segundo o autor, apesar de muitos trabalhos recentes na área de publicidade, a Itália se ressentiu de uma visão mais forte na área de Comunicação Institucional.

O problema foi exposto recentemente na Guerra do Golfo, onde o conflito demonstrou que a comunicação militar não é satisfatória, não existindo políticas e muito menos estratégias comunicativas disponíveis. Ainda segundo o autor, deve-se enfrentar a questão que envolve as relações entre as Forças Armadas e a sociedade.

A comunicação militar necessita de uma redefinição e uma reestruturação metodológica, tendo em vista atingir uma sociedade multimídia avançada. A imagem que a sociedade tem das notícias militares é calcada na idéia de filtragem das informações. A essência do problema consiste em se conseguir uma transformação da postura passiva, que ocorre nas confrontações de idéias, em um consenso ativo aceitável pela opinião pública. O importante é mudar a hostilidade, transformando-a em ação legítima. Deste ponto de vista, trata-se de recriar uma circulação livre das idéias.

Conclui afirmando que o perfil da política italiana e as Forças Armadas devem ser redefinidos.

Este reavivamento entre os agentes cons-

tituiu um pressuposto indispensável para a relegitimização plena das funções militares.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> / Opinião pública /

PARAGUAI

Revista Militar das Forças Armadas, fevereiro a julho de 1992, p.3-19

Fundamentos da geopolítica paraguaia — Capitão JM Abog Francisco Torales Basualdo

O artigo analisa as influências geopolíticas que influenciaram e influenciam tanto no nascimento como na vida o estado paraguaio. A geopolítica é um "conhecimento surgido num âmbito estritamente militar para logo ser utilizada como estudo para a formação do estadista, tendo como objetivo a análise da influência que pode exercer o meio geográfico sobre o nascimento e a vida dos estados", diz o autor. Os fatores geográficos são diretamente relacionados às instituições e ao corpo político na teoria geopolítica, onde "um estado não pode viver isolado de seu ambiente", diz o autor G. Etzel Pearcy.

Completando este raciocínio, o autor afirma que "o estudioso que pensa em forma lógica conscientiza-se, em pouco tempo, de que seu conhecimento efetivo dos assuntos de estado e da política internacional exige um entendimento básico do espaço". Prossegue criticando as ações dos governos que "redigem constituições, sancionam leis, fixam limites e estabelecem cursos de ação de grande alcance sem consideração ou com ignorância a respeito dos assuntos da Terra".

Partindo do princípio de que o homem

é o principal produto do meio ambiente, são analisadas as *leis geopolíticas*, produto do estudo de diversos autores de diferentes épocas, que estabeleceram uma relação de causa e efeito entre o homem, o estado e os fatores fisiográficos.

O autor analisa detalhadamente as *leis geopolíticas* — o clima, a fauna e a flora, as montanhas, os mares, os recursos naturais inorgânicos (minerais) e o comércio — descrevendo a importância e a influência determinante dos estados e a interação com o homem e a sociedade.

Prosseguindo, o autor faz um levantamento de dados do território paraguaio, identificando sua posição geográfica, superfície, limites, regiões naturais, hidrografia, orografia, geologia, clima e recursos minerais.

O país se encontra dividido em duas regiões naturais bem diferenciadas: a Oriental e a Ocidental. O Rio Paraguai marca a divisão entre estas regiões e, segundo o autor, “serve não somente de limite territorial mas também de limite social, ambiental e cultural”, onde “esta situação é observada historicamente no desenvolvimento dos processos de povoação, conquista e colonização do Paraguai, assim como a configuração de seus núcleos populacionais e a organização social, dando razão ao influxo do fator geopolítico do clima na distribuição e nas atividades exercidas pela população”.

Ele diz que “a Hidrografia paraguaia tem no Rio Paraguai o curso de água mais importante para a navegação”, não deixando de ressaltar observações ao Rio Paraná, que divide o país do Brasil e da Argentina, e ao Rio Pilcomayo que serve de limite com a Argentina. A rede hidrográfica também possui lagos, outros rios e arroios, localizados em sua maioria na região Oriental, que são navegáveis por peque-nas embarcações.

O sistema orográfico não possui montanhas elevadas, sendo que os picos mais altos medem em torno de 830 metros sobre o nível do mar.

O clima é do tipo tropical a subtropical e a variabilidade climática das regiões caracteriza e propicia o desenvolvimento de diversas atividades adequadas a cada região.

Os recursos minerais são escassos, mas se conhece a existência de ferro, cobre, manganês e bauxita. O autor diz que “as explorações e prospecções se objetivam na busca de urânio e petróleo, pois foram detectados sinais fortes sobre a existência de ambos minerais energéticos no Paraguai”.

O artigo trata, também, da extensão territorial paraguaia e de seus problemas estruturais — não existem grandes cordilheiras e nem torrentosos rios, devido à exploração florestal indiscriminada no país —; das fontes de riquezas, composição étnica e espaço regional.

A influência dos fatores fisiográficos no homem e na sociedade paraguaia mereceu um estudo aprofundado do Capitão Basualdo, que foi até às origens da história da conquista e colonização paraguaia para explicar a economia, o povoamento, a evolução social e a predominância do meio físico na solução dos problemas de convivência entre os primeiros grupos de habitantes das terras paraguaias.

O autor destaca, também, algumas condicionantes, que intitulou de *constantes geopolíticas*, essenciais para fundamentar a política e a configuração do estado paraguaio: o alto valor geopolítico do Rio Paraguai, considerado “o pulmão pelo qual respira o comércio exterior e as comunicações paraguaias, por ser a principal via de acesso ao mar; a diferenciação física entre as suas regiões naturais que “constituiu e segue constituindo um grande desafio para a capacidades física e espiritual do

homem paraguaio” e a conseqüente distribuição significativamente desigual da população, pois “97% da mesma encontram-se na Região Oriental por ser a zona de circulação mais intensa, onde a produção se acumula e encontram-se localizadas as indústrias básicas, e apenas 3% da população no Chaco, uma zona sem vitalidade”; o sentimento de plena identidade étnico-cultural e a posição geográfica do território paraguaio e a de seus rios.

Ele descreve, ainda, as *expectativas geopolíticas*, que por também serem baseadas em estudos determinam inúmeras perspectivas de desenvolvimento para o Paraguai, como a construção de uma ferrovia, de uma estrada pavimentada e o melhoramento da hidrovia Paraguai-Paraná.

Segundo o autor, existem novos esquemas de cooperação internacional sendo implementados no Paraguai que privilegiam a integração como método de desenvolvimento, fazendo pensar que as *expectativas* já citadas podem ser alcançadas.

Finalizando, o autor considera que “esta breve exposição teve o objetivo de contribuir com algumas idéias acerca dos influxos geográficos referidos ao território paraguaio, cujo conhecimento deverá fundamentar a Geopolítica paraguaia”. Ele prossegue dizendo que na medida em que forem sendo divulgados estes conhecimentos e, conseqüentemente, forem corretamente apreciados “será possível obter uma correta definição dos grandes objetivos que devem inspirar a ação do homem, da sociedade e do estado paraguaio”. Assim, delimitados os grandes objetivos fundamentados na análise dos fatores geográficos, resta como tarefa a sua aplicação em benefício da consecução destes objetivos, e, com ela, o bem-estar da nação.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<POLÍTICA> / Geopolítica /; Paraguai;

PORTUGAL

Anais do Clube Militar Naval, outubro-dezembro de 1991 — p.757-763

O impacto dos novos meios navais na formação: o caso da Escola de Máquinas — Engenheiro Maquinista Naval Barbosa de Barros

Com uma ponta de orgulho, o então Diretor da Escola de Máquinas da Marinha portuguesa fala do trabalho desenvolvido naquele estabelecimento, com destaque para o período de sua gestão, onde a participação de todos na elaboração dos cursos ministrados foi a pedra de toque.

Ele diz que a Escola optou decididamente por ensinar procedimentos, cálculo mental, num nível bem acima do exigido, e, “fundamentalmente, aprendeu que a mentalidade é difícil de mudar, mas aprendeu também que é condição necessária para qualquer mudança que a mentalidade mude”, filosofou. Barbosa de Barros diz que após veio o rigor, introduzido pela Abordagem Sistêmica ao Treino em fins de 1985, que permitiu reduzir os cursos de 16 para 8 semanas e, após nova avaliação em 1987, reduzir para 6 semanas através da criação de cursos especializados. Ao mesmo tempo, a Escola “começou a identificar o valor de seu produto”, criando instrumentos de gestão, descentralizando e estabelecendo responsabilidades a cada setor para a execução dos diversos projetos de melhoria e de inovação da e na instrução.

O autor informa que a Escola de Máquinas segue duas vertentes: o ensino, extenso e intenso, de teorias, técnicas e métodos fundamentais para a atividade profissional e o ensino intensivo de técnicas e de métodos específicos, que têm possibilitado, a diversas gerações de maquinistas, “uma invulgar e muito eficaz capacidade de adaptação e de absorção de novos equipamentos

e procedimentos sem que para tal recebam treino específico”, comenta.

Para exemplificar, ele recorda a preparação para o recebimento das novas fragatas classe Vasco da Gama*, quando encontraram em seus subsistemas “duas áreas de novidade técnica relevante e uma questão completamente nova” a saber: as turbinas a gás e a elevada automatização do comando e controle e a “questão completamente nova era a qualidade”. As turbinas exigiram a criação de cursos de endoscopia e análise de vibrações e a construção de um simulador para o estudo termodinâmico. Da mesma forma foi feito quanto à automação dos controles, aquisição de um simulador e a preparação da escola para explicar a lógica de operação e arquitetura do sistema. Quanto à qualidade, ele diz que não basta à escola aprender e ensinar, pois “qualidade não se mete na cabeça de ninguém a martelo”, e faz uma analogia quanto a sua introdução: “Quando se varre uma escada deve-se fazê-lo de cima para baixo, sob pena de não conseguirmos limpá-la. O mesmo se passa quanto à introdução de normas e critérios de qualidade numa organização”.

Finalizando, ele diz que não é preciso inventar nada, mas sim tentar atingir fins razoáveis com os meios possíveis, “o resto são intenções e de boas intenções...”.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO> / Formação /; Máquinas

Anais do Clube Militar Naval, outubro-dezembro 1991 — p. 765-768

A Escola de Artilharia Naval e as fragatas

classe *Vasco da Gama* — Capitão-Tenente Rui Casqueiro de Sampaio

Diretor da Escola de Artilharia Naval quando da redação desse artigo, o Capitão-Tenente Rui Casqueiro de Sampaio informa sumariamente as modificações no ensino de artilharia introduzidas após a aquisição das fragatas classe *Vasco da Gama* pela Marinha de Portugal. Essas alterações foram resultado dos sistemas de armas que as equipam: os mísseis superfície-superfície *Harpoon*, o superfície-ar *Seasparrow*, o Close-In-Weapon System (CIWS) *Phalanx*, o sistema de lançamento do Chaff Super Rapid Bloom Off board Chaff, o sistema de direção de tiro do míssil *Seasparrow*, a peça de 100 mm CADAM, e o Dual Director Weapon Control System.

Esse armamento obrigou a criação de dois departamentos** distintos de instrução: de mísseis e de CIWS, cabendo ao primeiro a instrução operacional e técnica do sistema de lançamento do míssil *Seasparrow* e do sistema do *Harpoon* e ainda a instrução operacional do Dual Director Weapon Control System (DDWCS), e ao segundo a formação operacional e técnica dos sistemas *Phalanx* e do Chaff Super Rapid Bloom Offboard Chaff. Quanto à peça de 100 mm, ficou a cargo de um departamento já existente.

Sampaio informa terem sido adquiridos dois simuladores de emprego tático do míssil *Harpoon*, que obrigou a reconversão do edifício onde era feita a instrução da Direção de Tiro Mk63. Diz ainda que o pessoal instrutor frequentou cursos nos EUA e na Holanda e, à exceção das garni-

* NR. Fragatas de desenho alemão classe MEKO 200.

** NR. Do original “gabinete”.

ções dos sistemas *Harpoon* e *Seasparrow*, está preparado para o adestramento dos oficiais e praças, além de formar também cadetes da Escola Naval.

CLASS. P/ ÍND. REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO> / Formação / Artilharia;

Anais do Clube Militar Naval, 4º trim./ 1991 (p. 781 a p. 828)

O NRP *S. Miguel* e a Guerra do Golfo — Capitão-de-Mar-e-Guerra João Pedro da Conceição

Relatório não oficial do comandante do Navio-Transporte português *São Miguel* sobre sua participação na Guerra do Golfo, quando atuou em colaboração com a Marinha da Grã-Bretanha no transporte de material diverso em apoio logístico às tropas aliadas que efetuavam o embargo ao Iraque decretado pela ONU. O navio esteve empregado nesta missão durante seis meses, de 31 de outubro de 1990 a 13 de abril de 1991, tendo realizado duas viagens ao Golfo Pérsico neste período, navegando o total de 28.000 milhas em 2.700 horas de mar (uma vez e meia o diâmetro da Terra).

A matéria, indiretamente, revela um fato curioso: pela primeira vez a União da Europa Ocidental (UEO), entidade de defesa regional europeia criada em 1951 para substituir os EUA na defesa do continente, organizou uma força militar para atuar em conjunto com os Estados Unidos, desprezando a tradicional Aliança para o Tratado do Atlântico Norte (OTAN ou NATO), como instrumento político de defesa. Esta posição só foi adotada por Portugal, diz o autor, “depois de alguma polêmica e até pontos de vista contraditórios entre as diversas entidades nacionais responsáveis”, já que o país recusara-se a participar na Guerra do Golfo integrado à OTAN, pois isso significaria o envio de tropas, o que foi negado pelo governo.

Resolvida a participação da Marinha de Portugal no apoio logístico às tropas aliadas no Golfo Pérsico, tratava-se agora de escolher o navio a ser empregado nesta operação. A escolha recaiu sobre o velho transporte *São Miguel*, adquirido pela Marinha em 1985, fruto da liquidação da estatal Companhia de Navegação Nacional, e até então empregado no transporte de material entre o continente e as regiões autônomas, exercícios anfíbios, lançamento ao mar de munições e explosivos obsoletos, e tendo realizado, em 1987, uma viagem internacional de ajuda humanitária conduzindo roupas e alimentos para as populações de Moçambique e São Tomé e Príncipe, oferecidos pelos EUA e Portugal. O navio ficou pronto em 10 de setembro, mas, devido à incerteza quanto a sua missão, só largaria em 31 de outubro com destino à Inglaterra, isto depois de ter sido visitado por um oficial britânico, que lhe inspecionou e deu sua aprovação.

Na Inglaterra, o navio foi incluído na relação de 110 mercantes afretados pelo Reino Unido e, mesmo sob protestos dos portugueses, tal situação “nunca foi corrigida”. A falta de experiência da tripulação portuguesa nas fainas de embarcar a carga e as constantes alterações da quantidade a embarcar, segundo o comandante, obrigou-os “a carregar e descarregar o navio três vezes antes de ficar pronto para largar”, o que aconteceu a 8 de novembro. Ainda na Inglaterra, receberam material NBQ para proteger a tripulação de um ataque com armas químicas diferente do adotado na Marinha portuguesa, o que causou certo embaraço quando da sua utilização.

Após sem direito a licença para a tripulação ir à terra, enfrentando as sutilezas dos funcionários egípcios do Canal de Suez, ávidos em receber “presentes”, o navio aportou no Cairo em 21 de novembro. Dali

atravessou o Mar Vermelho e o Mar da Arábia, entrando no canal de acesso ao porto de Al Jubayl, no qual chegou a 1ª de dezembro. Terminadas as fainas de descarga e carga de material considerado desnecessário, inclusive material que tinha sido levado pelo próprio *São Miguel*, no dia seguinte o navio largava de regresso, fazendo escalas em Alexandria, Palma de Maiorca, Gibraltar e, finalmente, Lisboa, em 29 de dezembro.

Mal aportaram, os tripulantes foram informados que haveria uma segunda viagem. Logo, no dia 2 de janeiro de 1991, o navio foi ocupado por dezenas de operários que freneticamente iniciaram os preparativos para a segunda viagem, concluídos em 17 de janeiro, data da largada e também data do início da Operação *Tempestade no Deserto*. O Comandante Conceição informa que "esta reparação só ficaria definitivamente concluída em Portsmouth, com o apoio das oficinas locais".

Chegados à Inglaterra em 20 de janeiro, somente dez dias depois o navio seria carregado com 950 toneladas de material diverso, entre o qual sobressaiam 700 paletes com lagartas para carros de combate. Largando de Portsmouth em 2 de fevereiro, o *São Miguel* chegaria a Gibraltar, no dia seguinte, onde perderam dez dias à espera do material a ser embarcado. Em seguida rumaram para Marselha, onde perderiam mais uma semana a espera de víveres que não estavam prontos. "A guerra, entretanto, seguia seu curso", lembra o comandante. Largaram para Port Said no dia 22 de fevereiro de 1991, data em que se inicia a ofensiva terrestre dos aliados, com o navio enfrentando mar grosso, onde chegaram "na data prevista".

Em Port Said, houve licenças, "muitas compras" e "imensa dificuldade em efetuar o reabastecimento a tempo, por atraso na chegada da barça e devido à ocorrência de acidentes com a bombagem e trasfega de

tanques". Ainda neste porto, foram informados do cessar fogo, a 27 de fevereiro, e largaram no dia seguinte com destino ao porto de Al Jubayl, chegando em 10 de março, "data da assinatura do cessar fogo."

Encontrando um ambiente alegre, completamente diferente da primeira viagem, apenas descarregaram as rações de combate deixando a bordo o material bélico, largando no dia seguinte de regresso. "Na noite anterior — lembra o comandante do *São Miguel* — houvera um convívio a bordo até altas horas com militares americanos de ambos os sexos, que possibilitou a troca de presentes, artigos de uniforme e até alguma furtiva infração à lei seca imposta na zona".

De regresso, a tripulação do navio foi alvo de homenagens na Inglaterra pelo Ministério da Defesa britânico, durante escala em Marchwood, com placa de apreço pelo serviço prestado, atracando na Base Naval de Lisboa em 13 de abril de 1991, onde foi recebida pelos familiares, Banda da Armada e por autoridades militares. "Órgãos de comunicação social pouquíssimos, pois a chegada de um navio com uma missão cumprida nas circunstâncias em que o fizera o *São Miguel* não era caixa para notícia, muito menos de primeira página!", lamentou.

Finalizando, ele destaca o empenho e profissionalismo da guarnição no cumprimento da missão, apesar de todas as dificuldades, e conclui: "Os que minimizaram o nosso trabalho, risco e esforço, certamente não estiveram atentos ou tiveram outras preocupações. Aos que o apreciaram e valorizaram quero dizer-lhes que mais não fizemos que o nosso dever, mais uma vez com muito orgulho e honra em servir o País através da nossa Marinha."

CLASS. P/ IND. REM:
<GUERRAS> /Guerra do Golfo /; Portugal; N.Tr. *São Miguel*;

Revista da Armada, novembro de 1992 — p. 24-26

Uma viagem ao Mato Grosso — Capitão-de-Fragata (Reserva) Antônio Cardoso

Impressões de viagem. Assim podemos classificar o artigo do militar sobre a região Centro-Oeste do Brasil, a qual ele visitou em 1992, em companhia de sua esposa, quando teve oportunidade de conhecer importantes marcos da colonização portuguesa no Brasil, em especial o Forte Coimbra e as Cidades de Corumbá e Ladário. Ele atribui à "arguta política do Reino, sobretudo no tempo do Marquês de Pombal", a expansão dos portugueses para oeste do território brasileiro, verificada nos séculos XVII e XVIII, através dos bandeirantes paulistas, "que executaram as instruções de Lisboa com inteligência e as ultrapassaram em zelo", sem o que, diz o autor, "este vastíssimo território não seria agora brasileiro".

Mais um registro turístico da bela região do Mato Grosso do que um relato histórico, o texto descreve os primórdios da colonização da região atribuindo à malha hidroviária o principal instrumento de sua ocupação, principalmente o Rio Paraguai e seus afluentes, que eram atravessados por verdadeiras frotas de canoas, vindas de São Paulo, numa viagem de cerca de 3.000 quilômetros, em quatro meses de duração, em que eram vencidas 114 cachoeiras, ora a favor, ora contra a correnteza. "A expansão para as terras do oeste brasileiro foi, de fato, uma extraordinária epopéia", comentou.

O militar português teve oportunidade de visitar a Base Fluvial de Ladário, da Marinha do Brasil, quando ofertou ao comandante da Base fotografias da vila portuguesa de Ladário e da casa onde morou Luís de Albuquerque, o fundador de Ladário.

Por fim, Antônio Cardoso rende-se aos

encantos do Pantanal Matogrossense, famoso em Portugal através da exibição de uma telenovela brasileira, e traça um painel de uma das maiores reservas ecológicas do mundo: "O Pantanal, pela diversidade da sua paisagem e pela riqueza da sua fauna e flora, é, na realidade, um verdadeiro compêndio de história natural e representa um inesquecível encontro com a natureza", concluiu.

CLASS. P/ IND. REM:

<VIAGENS> / Pantanal matogrossense /

VENEZUELA

Revista de la Armada, abril de 1992, p. 29-36

As estratégias de manutenção dos meios flutuantes da Armada — Capitão-de-Corveta Arquimedes Rodríguez Mata

Tomando como mote a definição encontrada no *Dicionário de la lengua española* para a palavra estratégia, que é, "num processo regulável, o conjunto de regras que asseguram uma decisão ótima em cada momento", o militar venezuelano trata da importância da manutenção, sua evolução e dos procedimentos atualmente em vigor para conservação dos equipamentos ou sistemas instalados a bordo.

Ele diz que a manutenção passou por três estágios fundamentais: a manutenção corretiva, que é a intervenção após a falha ou pane; a preventiva, que é baseada numa intervenção periódica programada; e a intervenção por condição do equipamento, que é a realizada única e exclusivamente se sua condição operacional se tenha deteriorado até tal ponto que seja imprescindível esta intervenção. Atualmente, prossegue, o cenário da manutenção industrial tende para uma tecnologia emergente, denominada manutenção ativa, que estabelece in-

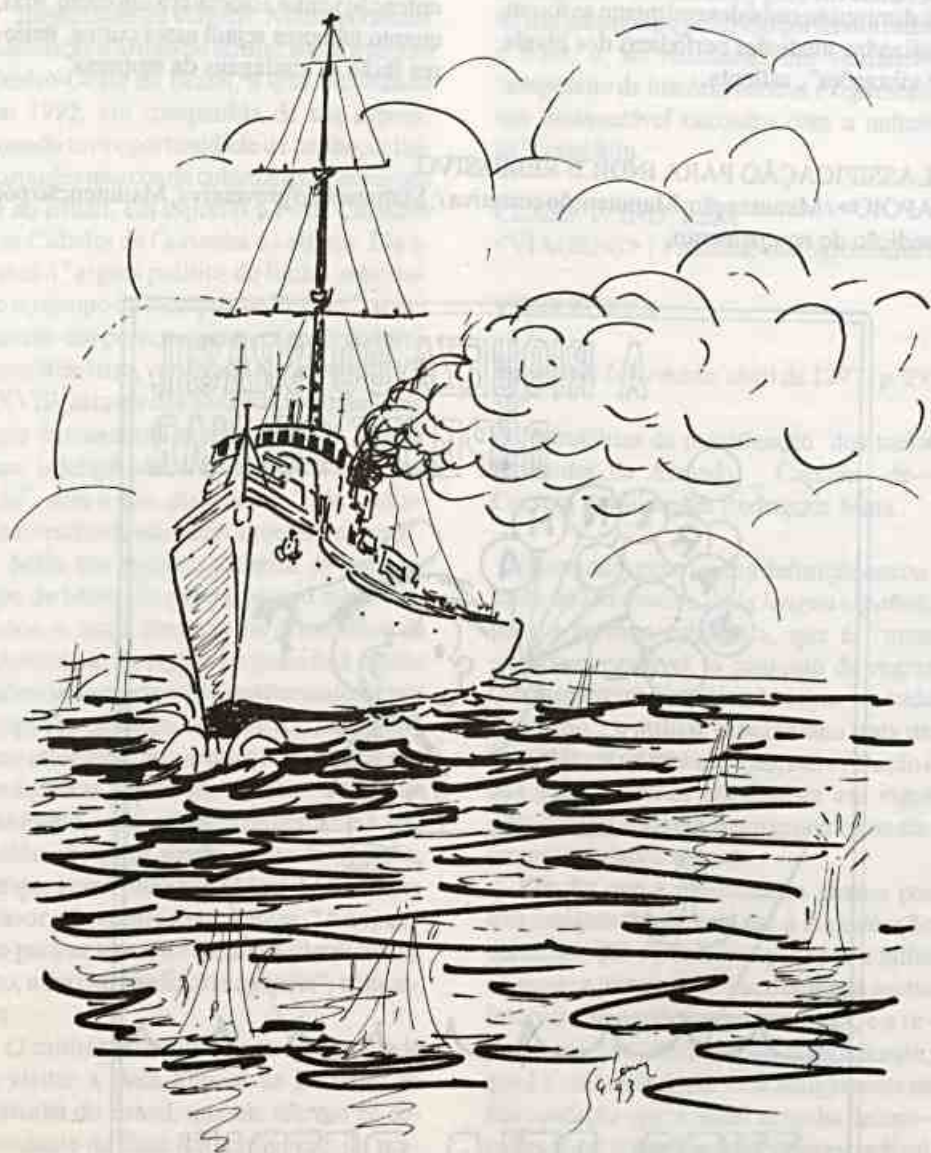
tervenções baseadas na máxima produtividade, apoiadas em instrumentos de análises que são capazes de apontar as causas das falhas ou estimar o período provável de ruptura. "O período de manutenção pode ser diminuído consideravelmente se forem realizadas medições periódicas dos níveis de vibrações", salienta.

Rodríguez Mata compara os três tipos de manutenção e, sem eleger nenhum deles, um gráfico demonstra sua predileção pela intervenção condicional e comenta: "É inegável que toda intervenção de manutenção venha associada a um custo, mas, quanto menores sejam esses custos, maiores serão as vantagens da empresa".

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO> / Manutenção; Manutenção corretiva /; Manutenção preventiva; Manutenção por condição do equipamento;





NOTICIÁRIO MARÍTIMO

O "Noticiário Marítimo" da Revista Marítima Brasileira, uma publicação trimestral reveste-se de características próprias que justificam um esclarecimento quanto à sua finalidade. Destina-se precipuamente a:

- a) divulgar os eventos considerados de maior importância vividos pelas diversas OMs, dando aos leitores uma visão panorâmica nacional da Marinha;
- b) dar aos oficiais reformados e da reserva informações sobre a Marinha que tanto amaram e que a dedicaram um grande número de anos de sua existência;
- c) permitir aos estudiosos do futuro que, pesquisando o "Noticiário Marítimo", possam visualizar como era a Marinha de épocas passadas.

A Revista Marítima Brasileira solicita aos Senhores Comandantes, Diretores e Encarregados que enviem para a Rua Dom Manuel, 15, notas datilografadas descrevendo os principais eventos ocorridos em suas OMs e comentando a importância dos mesmos. Tais eventos podem ser: exercício, operações, formaturas de término de curso, comemorações (data de criação da OM, de Corpo, etc.), se possível, ilustrados com fotografias em preto e branco ou slide.

A Direção da RMB agradece antecipadamente a atenção dispensada, com a certeza de que seu apelo foi entendido e será plenamente atendido.

FRAGATA PORTUGUESA NA OTAN — a Força Naval Permanente da OTAN (STANAV-FORLANT) contou com a participação da Fragata N.R.P. *Álvares Cabral* durante quatro meses, desde janeiro de 1993, quando participou de exercícios no Atlântico e visitou diversos portos, em companhia dos navios aliados. Esta fragata foi construída em Kiel, na Alemanha, e tem uma guarnição de 182 tripulantes. Foi incorporada à Armada portuguesa em 24 de maio de 1991.

MISSÕES DA MARINHA DE PORTUGAL EM TEMPOS DE PAZ — A *Revista da Armada*, em editorial assinado pelo Contra-Almirante Joaquim dos Santos Felix António, na edição de fevereiro de 1993, cita a presença dos navios da Marinha portuguesa em exercícios com navios da OTAN, em missões na ex-Iugoslávia, cumprindo missões da ONU, e em Angola, na proteção de eventual evacuação de cidadãos portugueses. Menciona ainda missões de salvamento de tripulantes de navios encalhados e de fiscalização e combate à poluição no mar, bem como de proteção à pesca e outras atividades exploratórias do mar português.

TROPAS FEMININAS E MARCHA DE EMBARCAGEM DE CORVETA PORTUGUESA — Fazendo parte de um destacamento de dez oficiais, nove sargentos e 164 praças, 16 recrutas do Exército, do sexo feminino, realizaram o primeiro embarque de mulheres em navio de guerra português, durante o exercício Foca 03/92, efetuado nas Ilhas Terceira, nos Açores. Embarcadas no N.R.P. *Jacinto Cândido*, a operação de desembarque foi efetuada por meio de rede de abordagem e o transporte para terra em botes de borracha e em embarcações semidirigidas. (*Revista da Armada* — Portugal, jan./93.)

OS SUPERJUMBOS ESTÃO CHEGANDO — Os principais fabricantes mundiais de aviões estão desenvolvendo uma edição aumentada do conhecido *Jumbo*, da Boeing. A Aerospatale, francesa (construtora do famoso *Airbus*), com as versões *ASX 500*, para 500 a 600 passageiros, e o *ASX 600*, para 600 a 800 passageiros; a Deutsche Aerospace, alemã, com o *A2000*, para um pouco mais de 600 passageiros. Ambos têm silhuetas bastante semelhantes e seus passageiros têm assentos em dois conveses corridos e superpostos. A Boeing está estudando uma versão aumentada em sete metros do *Jumbo 747*, com dois conveses corridos para 600 passageiros, e o novo *NLA (New Large Airplane)*, para 625 passageiros e travessias de até 14.800 quilômetros.

Por ser tarefa demasiadamente grande para apenas uma companhia, a Boeing, a Aerospatale, a British Aerospace, a CASA e a Deutsche Aerospace Airbus assinaram, em 27 de janeiro de 1993, um memorando de entendimento para, em conjunto, estudarem a viabilidade de um superavião para 550/800 passageiros e travessias de 13.000 a 19.000 quilômetros. Esse verdadeiro mamute leva a sigla MOU. (*Revista Aerospatale*, de março de 1993.)

A CONDENAÇÃO DO PRESIDENTE DO BRASIL — A *Rivista Marittima*, italiana, em sua edição de janeiro de 1993, seção América/Brasil, página 143, noticia que em 30 de setembro de 1992 a Câmara dos Deputados condenou o Presidente Collor de Mello à pena de suspensão das funções por seis meses, por corrupção, durante o que o Senado deverá fazer o julgamento definitivo.*

SIMULADOR DA MARITIME GANHA PRÊMIO SOBRE SEGURANÇA NO

*NOTA DA REDAÇÃO — Antecipando-se à decisão do Senado, Fernando Collor de Mello renunciou ao mandato de presidente da República em 22 de dezembro de 1992.

MAR — O Simulador Oficial de Quarto, produzido pela empresa britânica PC Maritime como instrumento de treinamento para evitar colisão no mar, foi o vencedor do Prêmio *Seatrade* para segurança no mar de 1993. Tal recompensa é concedida "pelo significado técnico ou pelo aprimoramento de procedimentos que conduzam à redução do risco da vida humana no mar".

Os Prêmios *Seatrade*, largamente conhecido pela comunidade marítima internacional, são distribuídos em três categorias: Segurança no Mar, Controle da Poluição Marítima e Inovação. Concorrendo aos prêmios neste ano, foram registradas 73 inscrições, procedentes de 16 países. Os trabalhos foram julgados por um seletor painel, presidido pelo Sr. William O'Neil, secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO).

Apenas, para dar-se uma idéia do prestígio, do interesse que desperta o Prêmio *Seatrade*, este galardão foi entregue em jantar de cerca de 400 talheres, em local de destaque no centro de Londres, pessoalmente, por Sua Alteza Real o Duque de York aos dirigentes da PC Maritime.

A respeito do simulador — Oficial de Quarto —, constitui este, efetivamente, excelente método de treinamento para evitar colisão e de procedimentos de vigilância, incluindo o uso do radar. Ele é de fácil utilização, não sendo necessário ao pessoal em adestramento possuir conhecimentos de computador ou de línguas estrangeiras; também, é dispensável a presença de instrutor. Fundamenta-se em um único sistema, denominado *Expert System*, o qual obedece as Regras Internacionais para Evitar Colisão no Mar. O *Expert System* pode controlar até dez navios simulados, com o treinando pilotando seu próprio navio. O programa inclui facilidades de gravação e retorno (*playback*), permitindo ao instrutor posterior verificação do desempenho de seus treinandos.

O simulador Oficial de Quarto pode ser utilizado em salas de aula, no treinamento a bordo no mar, e como ferramenta de exame de seleção de candidatos, em áreas de recrutamento de pessoal. O *software*, bastante flexível, atende aos ensinamentos básico de larga faixa, desde cadete até o nível de comandante, podendo oferecer situações verdadeiramente complexas, dentre uma variedade de navios. (*Press release* da PC Maritime Ltd — 29 de abril de 1993.)

UM PORTA-HELICÓPTEROS PARA A MARINHA DA TAILÂNDIA — A Marinha tailandesa encomendou à empresa Bazan a construção do *Chakkrinaruebet*, navio porta-helicópteros, em contrato no valor de 283 milhões de dólares, com prazo de entrega de 54 meses, cuja quilha foi batida em outubro de 1993, no estaleiro de El Ferrol, na costa atlântica da Espanha.

O projeto do navio é semelhante ao do Porta-Aeronaves espanhol *Príncipe de Astúrias*, cujo projeto, por sua vez, provém do modelo norte-americano de navio de comando e controle no mar, acrescido de *ski jump* na proa, com inclinação de 12° em relação ao plano horizontal.

Os hangares deverão ocupar todo o espaço que vai de borda à borda, podendo receber 15 helicópteros *Sea King*, ou aeronaves V/STOL, do tipo *Sea Harrier*. O convés de vôo está sendo projetado para a decolagem e aterrissagem de aviões, independentemente de quatro áreas de manobra para helicópteros *Chinook*; dois ascensores de 20 toneladas movimentarão as aeronaves entre os hangares e o convés de vôo.

Os sistemas de detecção eletrônica e de armas disporão de: três radares de médio alcance e dois de longo alcance, um IFF (Identification Friend or Foe), equipamentos ESM/ECM (Electronic Support



Navio Porta-Helicópteros *Chakkri Naruebet*

Measures/Electronic Counter - Measures), quatro lançadores de cortina despistadoras (Chaffs), um sonar em seu casco, despistadores de torpedos, um batitermógrafo, duas metralhadoras, um lançador vertical para míssil superfície-ar e um sistema de direção de tiro.

O sistema de propulsão terá a configuração Codog (Combination diesel or gas) acionando dois hélices, ao contrário do *Príncipe de Astúrias*, que só tem um eixo. São previstas duas turbinas a gás LM2500, cada uma com a potência de 16.500 kW a 3.600 RPM e dois motores MTU 16V 1163 — TB 91 com uma potência de 4.115 kW; a velocidade máxima será de 26,4 nós com as turbinas a gás, enquanto que a de cruzeiro será de 16,7 nós. Consideram-se tais velocidades atingíveis com mar calmo, casco limpo e a plena carga. Sua autonomia deverá ser de 10.000 milhas a 12 nós. Quatro grupos diesel-geradores produzirão 12.000 kW de potência elétrica.

Sua logística está dimensionada para uma tripulação de 455 homens, havendo, todavia, espaço disponível para alojar muito bem 675 pessoas. Seu deslocamento a plena carga será de 11.485 toneladas. Seu comprimento entre perpendiculares será de 182,60 metros, o comprimento do convés de voo de 174,60 metros e 164,10 o comprimento no plano de flutuação; a boca máxima será 22,5 metros no convés de voo e 18,5 m no plano de flutuação; seu calado a plena carga deverá ser de 6,16 metros. (*Rivista Marittima*, Itália, fevereiro de 1992.)

QUARTEL DE MARINHEIRO MUDA DE NOME — No dia 18 de junho de 1993, em cerimônia militar presidida pelo Diretor-Geral do Pessoal de Marinha, Almirante-de-Esquadra José Júlio Pedrosa, que marcou a alteração da denominação do Quartel de Marinheiros, foi expedida a Ordem do

Dia nº 001/93, do Comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, Contra-Almirante Vicente de Paulo Phaelante Casales, transcrita abaixo na íntegra:

“Por força de sua condição de matriz do ensino militar-naval dos diversos segmentos que compõem o Corpo de Praças da Armada e do Quadro Auxiliar Feminino de Praças e, tendo em vista a denominação utilizada nas organizações do Sistema de Ensino Naval, o Quartel de Marinheiros, organização militar de elite que, ao longo de mais de século e meio, vem prestando relevantes serviços à Marinha do Brasil, teve a sua denominação alterada para Centro de Instrução, passando a ostentar, em justa e feliz homenagem, o nome de um grande marinheiro e ilustre chefe naval, cuja existência foi inteiramente dedicada à Marinha: o Almirante Alexandrino Faria de Alencar.

“Nascido a 12 de outubro de 1848, em Rio Pardo, no Rio Grande do Sul, o jovem Alexandrino foi admitido na então Escola de Marinha em 1865, apenas quatro meses antes de nossa Marinha Imperial ter alcançado sua maior glória — a vitória na Batalha Naval do Riachuelo. Motivado pelos acontecimentos, ainda aspirante, interrompeu o curso e partiu para a Guerra do Paraguai, ocasião em que teve a honra e o privilégio de pisar o convés da Fragata *Amazonas* e ser apresentado ao Almirante Barroso.

“Regressou meses depois à Escola, retomou os estudos e foi declarado guarda-marinha em 1868, dando início a uma extensa carreira de mais de 60 anos de brilhantes e inestimáveis serviços prestados à Marinha e ao País, somente encerrada em 1926 com o seu falecimento, em pleno exercício do cargo de Ministro da Marinha.

“Desde os primeiros postos da carreira ocupou importantes cargos, dentre os quais o de imediato dos Encouraçados *Bahia* e

Riachuelo e do Cruzador *Barroso*, de capitão dos portos e comandante da Escola de Aprendizes-Marinheiros na Província do Ceará, e de comandante dos Encouraçados *Riachuelo* e *Aquidabã*.

“Republicano convicto, atuou ativamente no movimento da Proclamação da República, comandando contingente naval em apoio às forças republicanas.

“Mais tarde, tomou parte na Revolta da Armada, juntando-se a seus antigos chefes Custódio de Mello e Saldanha da Gama, em defesa da ordem constitucional.

“Alcançando o Almirantado em 1902, exerceu os cargos de comandante das Divisões Navais do Norte e do Sul, foi ministro do Supremo Tribunal Militar, senador pelo Estado do Amazonas e ocupou, por três períodos distintos e alternados, o cargo de ministro da Marinha, onde promoveu, dentre tantas realizações, o recebimento dos mais modernos e poderosos navios de seu tempo — os Encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais* e os Cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia* —, a reorganização do Ministério da Marinha com a criação de sete inspetorias e do Almirantado, a implantação da Escola de Guerra Naval e das Escolas de Aviação Naval e de Submersíveis, a multiplicação das Escolas de Aprendizes-Marinheiros, a organização da Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG) que atuou na Primeira Guerra Mundial, a unificação dos Corpos de Oficiais de Máquinas e de Convés e a instituição do dia 13 de dezembro como o Dia do Marinheiro.

“Interessado pelas causas dos subalternos, promoveu, ainda, a criação de um novo Regulamento Disciplinar para a Marinha, apoiou e incentivou a formação da Associação dos Suboficiais e Sargentos da Marinha (ASSM).

“Assim, com este formidável legado deixado pelo Almirante Alexandrino, cabe sobremaneira aos que têm o privilégio e a

confiança da Marinha em aqui servir o exemplo daquele chefe naval e prosseguir na tarefa de preparar as nossas unidades de combate e demais organizações da Marinha.

“A denominação Quartel de Marinheiros não se perderá no tempo, pois seguirá denominando a nova Superintendência deste Centro, cuja tarefa é a formação de Reservistas navais, em cumprimento à expressa determinação ministerial.

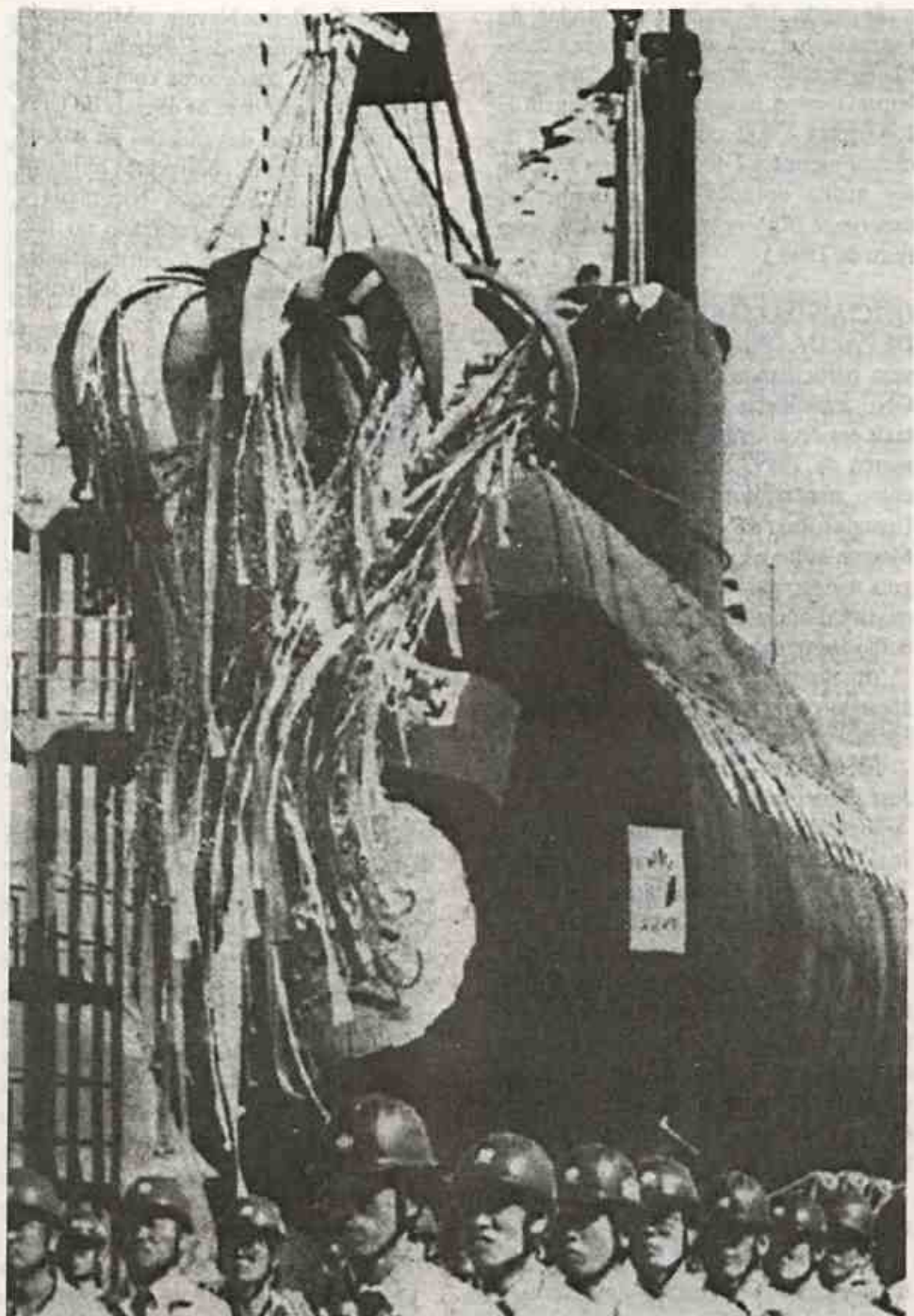
“Assim, no Centro de Instrução Almirante Alexandrino, continuaremos ensinando os primados da hierarquia e da disciplina, a lealdade em todas as circunstâncias, a supremacia da vontade sobre o desejo, a dedicação ao serviço da Pátria, Pátria esta a qual tudo se dá, nada se pede, nem mesmo compreensão e, como dizia o insigne chefe naval Almirante Alexandrino:

“Tudo pela Pátria!”

TAMBÉM A CORÉIA DO SUL COM SUBMARINOS 209-1400 — Foi lançado ao mar pelos estaleiros La Daewoo e Mecânica Pesada de Okpo, no Sul do país, o Submarino *Yichun Ham*, primeiro da classe 209, tipo 1400, montado em estabelecimento coreano, com componentes pré-fabricados no estaleiro alemão HDW (Howaldtswerke Deutsche Werft), o mesmo que construiu o nosso *Tupi*.

Este submarino é parte de uma encomenda de fornecimento de seis unidades, em duas séries de três, com o compromisso de que o primeiro navio fosse construído completamente pelo HDW e os demais por estaleiros coreanos, montando partes provenientes da Alemanha.

O primeiro submarino construído inteiramente na Alemanha foi entregue em fins de 1992 e denominado *Chang Bogo*. O último deverá entrar em linha de construção entre 1997 e 1998.



Cerimônia de lançamento ao mar do Submarino *Yichun Ham*, classe 209-1400, da Marinha da Coreia do Sul

Segundo informações oriundas da Coréia do Sul, está sendo cogitada a construção de outros dez submarinos, nos estaleiros Daewoo, passando sua tonelagem de 1.400 para 1.800, com possibilidades de chegar mesmo a 2.400 toneladas. Poderão ser ainda dotados de equipamentos *esnórquel*. (*Rivista Marittima*, Itália, fevereiro de 1993.)

OFICIAIS DA MARINHA NAS FORÇAS DE PAZ DA ONU — A Marinha do Brasil vem participando das Forças de Paz da ONU espalhadas pelo mundo, com oficiais em diversas missões desde o mês de março de 1989. Assim, foram enviados como observadores três oficiais para Uganda e Ruanda, 11 para a ex-Iugoslávia, Moçambique e El Salvador, seis para Angola e cinco para a América Central, dos quais um oficial para supervisionar o trabalho de remoção de minas na Nicarágua*.

Atualmente a Marinha mantém oficiais atuando como observadores das Nações Unidas os seguintes militares:

El Salvador — Capitão-de-Corveta (FN) José Francisco Boso da Silva;

Iugoslávia — Capitão-de-Corveta (FN) José Cláudio de Souza Lima, os Capitães-Tenentes (FN) Gilberto Barros dos Santos e Ricardo Wagner de Castilho Sá e o Capitão-Tenente (QC-CA) José Roberto Boueri;

Angola — o Capitão-de-Fragata (FN) Mário Márcio Pimental de Freitas, Capitães-de-Corveta (FN) Marco Andrade Brasil de Matos e Guilherme Luiz dos Santos, Capitães-Tenentes (FN) José Robson de Oliveira Medeiros e Luiz Antonio Baptista Pereira;

Nicarágua — Capitão-Tenente José Costa de Lima.

No dia 7 de março de 1993, em cerimônia comemorativa do 185º aniversário do

Corpo de Fuzileiros Navais, o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa, condecorou com a Ordem do Mérito Tamandaré os oficiais do CFN que participaram das missões de paz da ONU integrando os contingentes militares em Angola, El Salvador, Nicarágua e Honduras. No evento realizado no Iate Clube do Rio de Janeiro, foram agraciados os seguintes militares do Corpo de Fuzileiros Navais:

Capitão-de-Fragata Paulo Roberto Ribeiro da Silva, Capitães-de-Corveta Fernando Irineu de Souza, João Adalberto Camargo Durço, Oswaldo Queiroz de Castro, Washington Gomes da Luz Filho, Cosme José Alves, Cid Pereira Santos, Paulo Sérgio da Silva, Paulo Roberto de Souza e Ávila, Artur Ricardo de Carvalho e Antonio Alves de campos Filho (QC-FN).

TT CLUB ADVERTE A RESPEITO DE FURTOS EM CONTÊINERES — Como entidade especializada em seguro de transporte intermodal, o TT Clube está encorajando seus associados à utilização de dispositivo de cavilhas de selagem, como medida de deterência de furtos em contêineres. Conquanto hoje essas cavilhas de selagem sejam comumente usadas para protegerem carga de alto valor, seria interessante estender seu uso aos contêineres transportando também cargas de menor magnitude, estes, atualmente, selados, frequentemente, com peças de plástico ou de arame.

Assim, os transportadores devem orientar seus clientes para a preferência pelas cavilhas de selagem; e os embarcadores devem ser alertados para os riscos que correm os contêineres, quando depositados em locais sem vigilância.

Dentro deste quadro de advertência, é

*NOTA DA REDAÇÃO — Ver o artigo "Minas marítimas na Nicarágua", RMB, 3º trimestre de 1993, p. 147

lembrado um incidente ocorrido no mês de março de 1993, quando um trem carregado de contêineres foi assaltado por ladrões. Diversos contêineres com selo de plástico ou de arame foram forçados, suas portas abertas, as cargas roubadas. No entanto, aqueles contêineres seguros com a cavilha de selagem foram deixados intactos, parecendo que os ladrões não dispunham de tempo ou de equipamento apropriado para forçá-los.

Os embarcadores são instados a solicitarem aos transportadores providências relativas às cavilhas de selagem e que elas sejam colocadas logo que a carga seja embarcada e as portas dos contêineres fechadas.

Com a maior utilização das cavilhas de selagem, o TT Club prevê a queda na incidência de roubos em contêineres; podendo-se esperar, como efeito imediato, a redução dos prêmios dos seguros, consideração importante para os embarcadores, bem como para os transportadores. (TT Club - *Press Information*, 17 de maio de 1993.)

MAIS MULHERES A BORDO DOS NAVIOS FRANCESES — A Marinha francesa terá em seus navios, nos próximos anos, de forma regular, cerca de 500 mulheres militares. Atualmente, apenas 20 servem a bordo. A França, a partir de 1993, passou a dar oportunidade iguais de carreira para homens e mulheres, as quais apenas não terão acesso a submarinos, aviões de combate e ao Corpo de Fuzileiros Navais. A dotação de mulheres a bordo não poderá ultrapassar o índice de 15% das tripulações.

Atualmente, servem na Marinha francesa cerca de 2.300 mulheres, número que deverá subir para 4.500 nos próximos cinco anos. (*Revista General de Marina*, Espanha, janeiro de 1993.)

UM SUPERAVIÃO CARGUEIRO FRANCÊS — O primeiro de uma série de quatro supertransportes *A-300-600 ST* está sendo montado nas novas oficinas da Sogerma-Socca em Toulouse, França, desde 11 de janeiro de 1993. Seu primeiro voo está previsto para setembro de 1994 e as primeiras unidades serão entregues no ano seguinte.

O avião é um desenvolvimento do conhecido bimotor Airbus e pesará 150 toneladas na decolagem com 45,5 toneladas de carga. Disporá de duas turbinas General Electric CF6-80C2, que garantirá uma velocidade de cruzeiro de Mach 0,7. Terá um raio de ação de 2.400 quilômetros (com 40 toneladas de carga) ou 4.000 km (com 30 toneladas) a um teto de cruzeiro de 11 mil metros. Suas dimensões são: 56,15 metros de comprimento, 44,83 m de envergadura, 17,22 de altura máxima e 7,40 metros de diâmetro de seção de fuselagem.

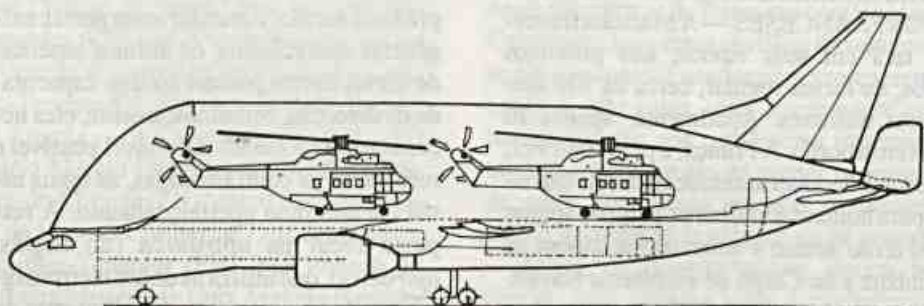
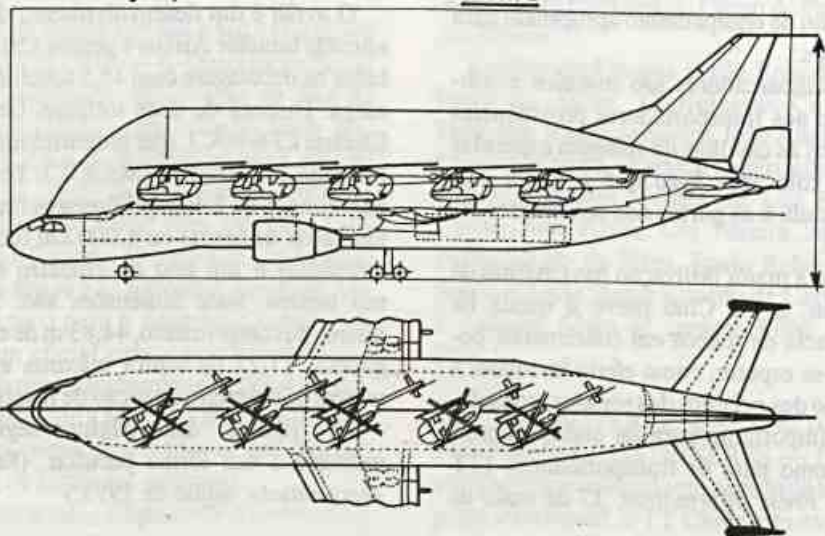
As figuras das páginas seguintes mostram a sua forma peculiar. (*Revista Aérospatiale*, junho de 1993.)

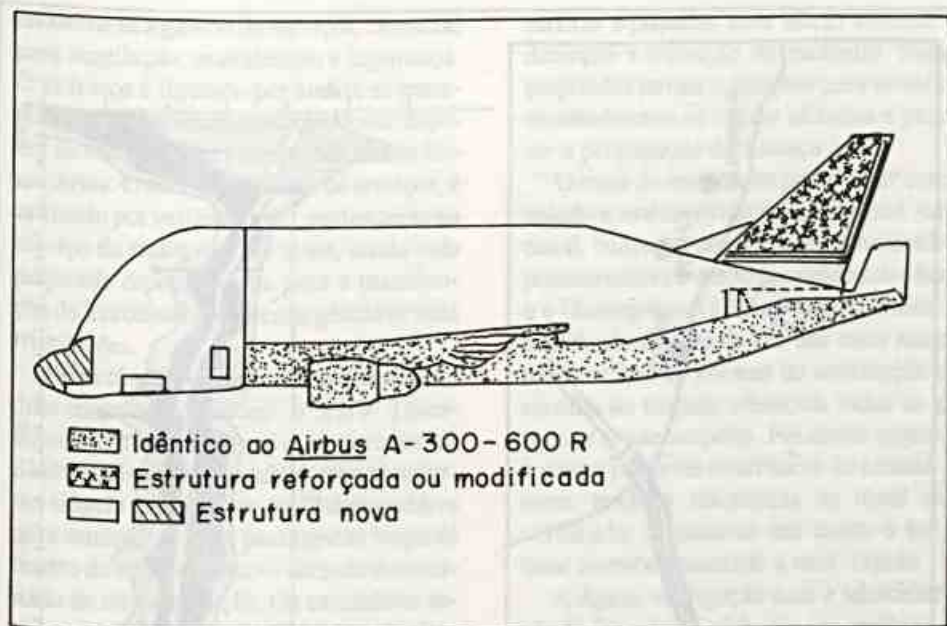
OPTRÔNICAS, A NOVA SOLUÇÃO — Para conter as ameaças vindas do ar, já no próximo século, e atender emergentes exigências operacionais, os últimos sistemas de armas devem possuir melhor capacidade de detecção. Simultaneamente, eles necessitam ser o menos detectável possível e resistentes às contramedidas, as quais estão em contínuo aperfeiçoamento. A resposta recai na *optrônica* (do inglês, *optronics*), que utiliza as ondas eletromagnéticas de comprimento de milímetros do radar, passando pelo infravermelho, até o visível.

Uma das soluções atuais é a alça *Glaive*, que equipa o euromíssil superfície-ar *Roland*. Uma combinação de diferentes sensores com o radar do *Roland* dá à alça *Glaive* uma capacidade de computação

Arranjo de carregamento de cinco helicópteros pequenos

Arranjo para dois SA 330 Puma





automática, para vigilância, acompanhamento do alvo, e direção de tiro, dia e noite, e nas mais adversas condições atmosféricas — e tudo isso no modelo passivo!

A par do desenvolvimento do material, revelou-se de extraordinária importância a necessidade crescente de capacitação profissional do homem, principalmente no novo campo de atividade: fazer com que todos os subsistemas funcionem bem e suavemente. (*Revista Aérospatiale*, maio de 1993, p. 34.)

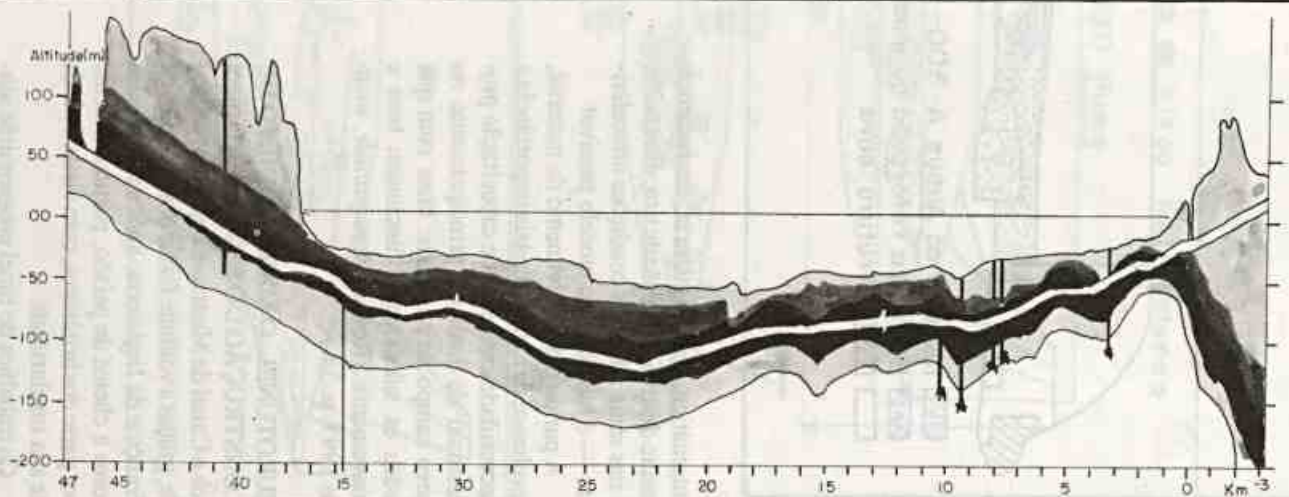
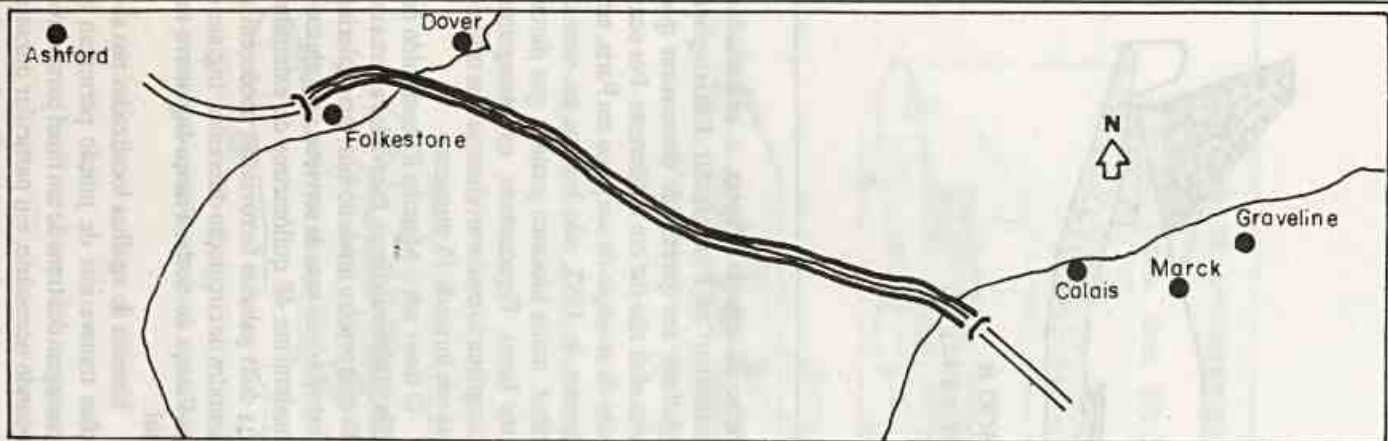
EUROTÚNEL, O MAIOR PROJETO DE CONSTRUÇÃO DO SÉCULO — O túnel sob o Canal da Mancha é hoje uma realidade, graças à vontade férrea dos governos da França e da Inglaterra, após debates calorosos e cheios de paixão, particularmente por parte dos britânicos, com vistas à perda de sua insularidade.

Os trabalhos do túnel prosseguirão ainda por alguns meses, antes que ele se transforme no mais ativo sistema de trans-

porte do mundo. Porém, o embaixador britânico na França, Sir Christopher Mallaby, fez questão de demonstrar que esta obra não lhe era indiferente. Por ocasião da assunção de seu posto em Paris, em janeiro de 1993, não hesitou em usar o túnel, numa histórica jornada que durou três horas. Futuramente, os passageiros completarão confortavelmente esta travessia em torno de 35 minutos.

O túnel sob o Mancha é constituído de três galerias distintas, escavadas a cerca de 40 metros sob o fundo do mar: duas galerias ferroviárias e uma de serviços, com aproximadamente 47 quilômetros de extensão. As duas galerias ferroviárias obedecem a sentidos de circulação diferentes: Inglaterra-França ao norte, França-Inglaterra ao sul.

Sistema de agulhas localizadas nas seções transversais de junção permitem a passagem dos trens de um túnel para outro, quando necessário, em particular durante as operações de manutenção. Ao meio,



encontra-se a galeria de serviços, essencial para ventilação, manutenção e segurança. O ar fresco é injetado por ambas as extremidades, por possantes ventiladores, capazes de manter sobrepressão nos túneis ferroviários. O túnel, ou galeria de serviços, é utilizado por veículo diesel, pertencente ao serviço de transporte do túnel, tendo sido projetado especialmente para a manutenção do Eurotúnel e para emergência de suas tripulações.

Pelos túneis ferroviários circularão três diferentes composições: o TGV Transmancha, trens de carga e as navettes ou Shuttles. Estes últimos são do tipo plataforma singela para ônibus, ou de dois andares para automóveis. Os passageiros viajarão dentro de seus veículos — método denominado de não-separação. Os caminhões serão transportados por navettes ou shuttles especiais, para aguentar carga pesada e seus motoristas viajarão em vagão situado à testa da navette. Dois terminais — em Folkestone e Calais — proporcionarão aos passageiros as facilidades devidas de embarque e desembarque.

A segurança do túnel assume caráter fundamental; o transporte ferroviário em duas vias distintas, já representa, por si mesmo, um fator de segurança. Sobre esse aspecto é considerada básica a saída dos trens pelas extremidades, em qualquer circunstância. Conquanto bastante improvável, a evacuação está assegurada pela galeria de serviço. A cada 375 metros encontra-se uma travessia de junção, constituindo-se em seguro refúgio.

Vêm sendo realizados testes de toda natureza para melhor conhecerem-se as condições de propagação de fogo dentro dos veículos. A equipe de Apsis (Subsidiária do grupo Aerospatiale especializada em análise de riscos) tem participado ativamente dessas experiências. Esses trabalhos levaram à concepção das navettes de

turistas equipadas com eficaz sistema de detecção e extinção de incêndio. Foram projetadas portas estanques para isolar individualmente os carros afetados e prevenir a propagação da fumaça.

O risco de inundação poderia ser considerado o maior perigo para um túnel sob o canal, contudo, um número incontável de pessoas utiliza o metrô passando sob o Sena e o Underground (Tube) sob o Tâmisa. A inundação deixou de ser um risco maior, uma vez que as normas de construção e a escolha do traçado oferecem todas as garantias a esse respeito. Foi ainda cogitada a pouco provável ocorrência de tremor de terra, tendo a resistência do túnel sido verificada, levando-se em conta o baixo fator sísmico associado a essa região.

A Apsis, em ligação com a administração do Eurotúnel, elaborou um catálogo de parâmetros de segurança. (Revista *Aerospatiale*, abril de 1993, p. 44-48.)

AUSTREGÉSILO DE ATHAYDE SUR LA JEANNE D'ARC — Em sua última escala no Porto do Rio de Janeiro, o Navio-Escola francês *Jeanne D'Arc* recebeu a visita do jornalista e presidente da Academia Brasileira de Letras, Austregésilo de Athayde. A presença ativa do nonagenário jornalista impressionou a todos, conforme narra a revista francesa *Cols Bleus*, de 13 de março de 1993:

Um velho senhor chega ao portaló. Sobe com dificuldades os dois lances de escada que o levam ao convés de voo. Percebe-se nele a dignidade e a determinação dos seres que não se deixaram perder nos sulcos da rotina. "Bonsoir. Je suis Austregésilo de Athayde!", diz num francês perfeito.

"Os convidados brasileiros com quem conversava abrem o círculo. Trazem-lhe uma cadeira e o velho senhor conta-nos quase um século de história do Brasil.

"Lembra que em 1930 teve de fugir do

Brasil, quando Getúlio Vargas apoderou-se do poder. Retornou em 1948 e representou o Brasil na Organização das Nações Unidas (ONU), sendo membro da comissão de redação da Declaração Universal dos Direitos Humanos. Em 10 de dezembro de 1948, no Palácio de Cahillot, em Paris, pronuncia discurso induzindo a Assembléia a votar aquele documento. René Cassin, Prêmio Nobel da Paz em 1968 e Jimmy Carter, em 1978, prestam-lhe homenagem, apoiando e reconhecendo seu papel decisivo na elaboração e adoção da Declaração.

“Paralelamente a esse engajamento político, Athayde* impor-se-á como um dos maiores escritores da literatura brasileira. Eleito para a Academia Brasileira de Letras em 1951, vem a tornar-se seu presidente em 1959. Por que a simplicidade e a modéstia habitam sempre os seres que na vida revelam real valor?”, pergunta o articulista francês e conclui:

“A despedida do velho senhor foi um momento de emoção para a tripulação do *Jeanne D'Arc*: foi para nós e para o nosso país uma insigne honra receber esta personalidade, cujo nome está vinculado a um dos textos mais importantes da ONU.” (*Cols Bleus*, 13 de março de 1993.)

CONSTRUÇÃO DO SUBMARINO TAMOIO — Foi concluída, com pleno êxito, no dia 19 de julho de 1993, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, a soldagem da seção de popa do casco resistente com a seção da praça de máquinas do Submarino *Tamoio*, a bordo do Dique Flutuante *Almirante Schieck*. Este importante evento marca o término da fase final

da construção do casco resistente do navio.

ASSUNÇÃO DE CARGO — De Adido Naval junto à Embaixada do Brasil nos Estados Unidos e no Canadá: Contra-Almirante Roberto Costa Ferrenho, em 19 de junho;

De Subchefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante Robério da Cunha Coutinho, dia 2 de agosto;

De Chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra: Contra-Almirante (FN) Carlos Roberto de Oliveira Cândido Ferreira, dia 6 de agosto;

De Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha: Contra-Almirante Carlos Emílio Raffo Júnior, dia 10 de agosto;

De Comandante do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo: Contra-Almirante (FN) Moacyr Monteiro Baptista, dia 10 de agosto;

De Comandante da Divisão Anfíbia: Contra-Almirante (FN) Sérgio Serpa Sanctos, dia 12 de agosto;

De Subchefe de Comunicações e Eletrônica do Comando de Operações Navais: Contra-Almirante Rayder Alencar da Silveira, dia 12 de agosto;

De Diretor do Pessoal Civil da Marinha: Contra-Almirante Asclepiades José Colmerauer dos Santos, dia 12 de agosto;

De Subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante Jorge de Carvalho Lopes, dia 12 de agosto;

De Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar: Contra-Almirante Paulo César de Paiva Bastos, dia 13 de agosto.

*NOTA DA REDAÇÃO — Belarmino Maria *Austregésilo* Augusto de Athayde nasceu em Caruaru (PE), em 1898. Formado pela Faculdade de Direito do antigo Distrito Federal, ingressou na imprensa carioca, assumindo a direção de *O Jornal* em 1924. Publicou: *Histórias amargas* (contos, 1921), *Quando as hortências florescem* (romance, 1921), *Vana verba* (1966), *Conversas na Barbearia Sol*. Presidiu a Academia Brasileira de Letras de 1959 a 13 de setembro de 1993, quando faleceu, no Rio de Janeiro.

HOMENAGEM AO ALMIRANTE GUILHEM — Em sua Ordem do dia nº 01/1993, alusiva aos 257 anos de existência do Ministério da Marinha, de 28 de julho de 1993, o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa, prestou homenagem ao Almirante Guilhem, que tem seu nome ostentado na popa de um dos nossos maiores rebocadores de alto-mar. O seu texto é transcrito a seguir, na íntegra:

“Hoje, o Ministério da Marinha completa 257 anos. Durante tão longa existência e desde o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luis da Cunha Moreira, o primeiro brasileiro a exercer o cargo de ministro da Marinha, homens ilustres e honrados tiveram a ventura de dirigir os negócios da Marinha. Todos com denodo, patriotismo, colocando o dever de bem servir à Marinha e à pátria acima de tudo, transformaram e modernizaram a nossa instituição.

“Por dever de justiça, nossa homenagem, desta vez, é dedicada à memória do Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, que exerceu o cargo de Ministro no período de 1935 a 1945, durante o Governo de Getúlio Vargas.

“Marcada pelo entusiasmo, a passagem do Almirante Guilhem pela pasta da Marinha registra um grande impulso na construção naval, paralisada desde os últimos anos do Império. Naquele período, nossos estaleiros construíram navios mineiros da Classe C e contratorpedeiros condutores de flotilhas da Classe M e Classe A. Também, é digno de nota a remodelação do Encouraçado *Minas Gerais* e do Submarino *Humaitá* e, ainda, a aquisição, no estrangeiro, de submarinos e navios-tanques.

“O conjunto de tais iniciativas, possibilitou a intervenção da Marinha brasileira na Segunda Guerra Mundial, em operação de defesa no Atlântico Sul.

“Em sua administração, teve especial

atenção o setor da aviação naval ao instalar campos de pouso ao longo de todo o litoral e ao iniciar os primeiros treinamentos em pouso cego e noturno. Construiu numerosas bases aéreas, estendeu as linhas do Correio Aéreo Naval e edificou os hangares e o aeródromo de Rio Grande. Também, dedicou-se à formação militar naval, criando novos quadros de oficiais e praças, cursos para oficiais intendentess e fuzileiros navais, inaugurou o edifício da Escola Naval e escreveu o livro *Conselho aos Jovens Oficiais*.

“Ao prestarmos esta homenagem ao Almirante Guilhem, devemos, confiando no futuro promissor, trabalhar no sentido de vencer os desafios que, hoje, enfrentamos, na certeza de que somente com esforço redobrado e a dedicação ao serviço naval, poderemos almejar uma Marinha condizente com a grandeza de nosso país.”

INMARSAT — DOIS PAÍSES DO LESTE EUROPEU VINCULAM-SE AO SISTEMA - As Repúblicas Eslovaca e da Geórgia associaram-se, em julho de 1993, à organização internacional de satélites móveis Inmarsat (International Maritime Satellite Organization), elevando para 69 o número de países-membros.

Os países do Leste da Europa e da Comunidade dos Estados Independentes (CEI) estão incrementando de forma significativa a utilização dos serviços Inmarsat. Uma década atrás, suas frotas mercantes já vinham usando esses serviços, sendo mesmo as primeiras usuárias. Desde então, os terminais móveis Inmarsat tornaram-se populares para as companhias daqueles países, uma vez que neles os serviços telefônicos e de *fac-simile* ainda são bastante difíceis. (*Inmarsat News*, 6 de agosto de 1993.)

PROMOÇÕES DE ALMIRANTES — Por decretos presidenciais, em 29 de julho de

1993, foram promovidos os seguintes oficiais:

No Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes Fábio Soares Carmo e Mário Augusto de Camargo Ozório; ao posto de Contra-Almirante, os Capitães-de-Mar-e-Guerra Asclepiades José Colmerauer dos Santos, Jorge de Carvalho Lopes, Carlos Emilio Raffo Júnior, Paulo César de Paiva Bastos, Robério da Cunha Coutinho e Rayder Alencar da Silveira.

No Corpo de Fuzileiros Navais, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) Carlos Roberto de Oliveira Cândido Pereira.

MOTORES ROLLS-ROYCE / TURBOMECA RTM322 VOAM PELA PRIMEIRA VEZ — O helicóptero multifunção anglo-italiano EH101 *Merlin* começou os ensaios em vôo com motores Rolls-Royce

Turbomeca RTM322. Três RTM322, fabricados em conjunto pela Rolls-Royce na Grã-Bretanha e pela Turbomeca na França, foram instalados no quarto protótipo do EH101 em Yeovil, Grã-Bretanha, sede da Westland Helicopters. Em 6 de julho, a aeronave completou, com sucesso, um primeiro vôo de 35 minutos, impulsionada pelos RTM322. Em breve, juntar-se-á a ela um segundo helicóptero, o protótipo do EH101 *Merlin*, para o programa de qualificação do RTM322/EH101, que incluirá 260 horas de ensaios em vôo. O RTM322 impulsionará os EH101 *Merlin* encomendados pela Marinha Real da Grã-Bretanha. As aplicações potenciais para o motor incluem o novo helicóptero europeu de emprego geral NH-90, o helicóptero de ataque *Westland-McDonnell Douglas AH-64 Apache*, variantes do substituto do helicóptero de transporte médio Boeing CH-46 e variantes da série *Black Hawk*, da Sikorsky. (Informe à Imprensa, Rolls-Royce, 1993.)



Na raia do Iate Clube de Angra dos Reis mais uma acirrada competição na categoria laser

O COLÉGIO NAVAL E A VELA — O Grêmio de Vela do Colégio Naval (GVCN) tem participado de diversas competições da mais nova, numerosa e competitiva classe olímpica, a Classe Laser, e vem obtendo excelentes resultados dignos de divulgação no âmbito da MB.

Após a conquista do Vice-Campeonato brasileiro na categoria dupla, realizado no mês de fevereiro, em Búzios, pelos alunos Juri Duarte e Cláudio Coreixas, o GVCN, nos dias 14, 15, 21 e 22 do mês de agosto, participou do XX Campeonato Estadual da Classe, tendo conseguido semelhante êxito.

O aluno Cláudio André Cruz, vice-campeão estadual de 1992, que no Campeonato Brasileiro de 1993 ficou com a 59ª classificação geral e 5º lugar na categoria júnior, entre 112 participantes, sagrou-se campeão estadual na mesma categoria, sendo 15º lugar geral. O aluno Guido Botto classificou-se em 3º lugar da mesma categoria, sendo 25º colocado geral.

Na categoria estreante, o aluno Edison ficou com o 1º lugar, e o aluno Paulo Renato, em 2º lugar.

O XX Campeonato Estadual foi realizado em Angra dos Reis, na raia do Iate Clube de Angra dos Reis e contou com a presença de 58 velejadores.

50 ANOS DA BATALHA DO ATLÂNTICO — As comemorações do Cinquentenário da Batalha do Atlântico foram realizadas na cidade de Liverpool, Inglaterra, no período de 24 de maio a 1º de junho.

Participaram do evento as Marinhas da Bélgica, do Brasil, do Canadá, da Dinamarca, da França, da Alemanha, da Grécia, da Islândia, da Itália, da Holanda, da Nova Zelândia, da Noruega, da Polônia, da Rússia, da Espanha, dos Estados Unidos e do Reino Unido.

A Batalha do Atlântico é a denomina-

ção dada à campanha que colocou, de um lado, os navios mercantes em apoio ao esforço de guerra inglês, e do outro, os terríveis *U-boats* alemães. Durante os 1.023 dias de duração, perderam-se 120.000 vidas, 1.900 navios mercantes, 694 navios de guerra e 1.700 aeronaves. Os brasileiros desaparecidos naquela ocasião foram 972 homens da Marinha Mercante e 474 militares.

A Marinha do Brasil se fez representar nessas comemorações pela Fragata *Defensora*, que se movimentou, no período de 2 de maio a 25 de junho, na área marítima entre o Rio de Janeiro e Liverpool, navegando um total de 12.994 milhas e perfeitando 36,5 dias de mar.

Na primeira fase, no mar, houve uma parada naval quando os navios de diferentes países, fundeados, foram passados em revista pelo Iate Real *Britania*, levando a bordo o Príncipe Phillip da Inglaterra e o Rei Haraldo da Noruega.

A segunda fase ocorreu na cidade de Liverpool, com a realização das mais variadas atividades cívicas, culturais, sociais, esportivas e militares. Presente também a esses eventos a tripulação da Fragata *Defensora*, marcando a participação brasileira.

Na estadia no Porto de Liverpool, a Fragata *Defensora* foi visitada por 11.000 pessoas.

UM INUSITADO MEIO DE ATRACAÇÃO — Uma curiosa lancha de passageiros, movida por turbojato de motores Volvo Penta, introduzindo uma insólita técnica de atracação, entrou em serviço, para excursões, no Rio Weser, na Alemanha.

O *Hessen*, com 33 metros de comprimento e 8,2 metros de boca, pertence à comunidade da Bad Karlshafen e é destinado a operar no curso superior do Weser, onde as águas são rasas e bancos de areia

permanecem ali por motivos de preservação ambiental.

O barco cala apenas 47 cm, sendo sua propulsão obtida por dois motores diesel Volvo penta TAMD 61A, produzindo cada um 230 bhp. Nas provas experimentais, ele alcançou 17 km/h, demonstrando excelentes condições de manobrabilidade; sua máquina está encerrada num compartimento isolado à ré, de forma a manter baixo o nível de ruído, visando ao perfeito conforto do passageiro.

O método de atracação é bastante interessante neste barco. Como não há cais nem margem própria para atracação nessa parte do rio, o *Hessen* é equipado com quatro pernas, operadas hidraulicamente, as quais são arriadas sob o casco, de encontro ao leito do rio. Com a lancha na posição horizontal, o portaló é rebatido para terra, permitindo o embarque e desembarque dos passageiros com todo conforto e segurança. (*Volvo Penta Marine Commercial*, nº2, 1993.)

PRODUÇÃO DE FRANGOS NO BRASIL — Ocupando atualmente o segundo lugar na *ranking* mundial da produção de carnes de aves, com 3,2 milhões de toneladas anuais, contra a produção de 8,4 toneladas dos Estados Unidos, e ocupando também o terceiro lugar na exportação mundial de carne de frango, suprimindo pouco mais de 20% da demanda, enquanto os EUA são responsáveis por 33% das vendas e a França respondendo por 23%, o Brasil, apesar do imenso potencial produtivo, ocupou um modesto 15º lugar no consumo per capita anual de frango, com 16,3 quilos *per capita*, embora isso represente praticamente o dobro do que se consumia em 1983, quando o brasileiro colocava à mesa 9,4 quilos de frango por ano.

Apesar do aumento do consumo inter-

no, o qual deverá atingir este ano a faixa de 17,6 quilos *per capita*, do total de 3,2 milhões de toneladas a serem produzidas, 2,850 milhões serão comercializadas internamente, movimentando recursos da ordem de 3,650 bilhões de dólares. As restantes 350 mil toneladas serão exportadas a países da Comunidade Européia, Ásia e Oriente Médio, gerando cerca de 400 milhões de dólares em divisas.

A avicultura nacional, que gera 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos, também produz, em média, 260 ovos por ave/ano, cerca de 16 bilhões de ovos, equivalentes a 850 mil toneladas em carne ou a 4,042 milhões de toneladas de proteínas nobres.

Atualmente, a carne branca vem substituindo a carne vermelha paulatinamente, provocando um incremento na sua produção de 6.711% entre 1975 e 1990, ao passo que a bovina e a suína ficaram, respectivamente, em 186 e 264%. Em 1974 a carne bovina representava 62% do total do consumo de carne no Brasil; já neste ano, fica na faixa dos 45%. Quanto à suína, caiu de 24 para 17% no mesmo período.

A carne de frango, por sua vez, foi a única proteína animal a registrar, entre 1974 e 1993 maior aceitação do consumidor: passou de 14% para 38%. Os motivos para esta aceitação, segundo um executivo do setor, estão no seu baixo preço e por ser "um alimento moderno, *light*, *diet*. Isto é, saudável e nutritivo".

O desenvolvimento tecnológico tem permitido aos produtores de frangos baixar o seu custo. O frango vivo, na granja, que era comercializado em junho de 1992 a 0,63 dólar o quilo, custava, em julho de 1993, 0,56 dólar o quilo, contra uma média histórica de 0,68 dólar o quilo nos últimos dez anos. Paralelamente, o frango resfriado e abatido, no atacado, estava cotado a 0,88 dólar o quilo, em São

Paulo, em junho de 1992, chegando, em julho de 1993, ao mesmo preço que há um ano.

Os empresários do setor também acompanham com interesse a política agrícola do governo, em particular quanto aos produtores de milho, uma vez que ele tem

maior peso na formação da ração oferecida às aves. Segundo estimativas da União Brasileira de Avicultura, 11,8 milhões de toneladas de ração foram consumidas, nas quais foram utilizadas 6,6 milhões de toneladas de milho. (*Momento Legislativo*, set./1993, p. 22 e 23.)



Fotolito, Impressão e Acabamento
IMPRESA NAVAL.
Rod. Washington Luiz, Km 124 –
Duque de Caxias – RJ

VISITE O MUSEU NAVAL



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Rua D. Manuel Nº XV — Tel.: 221-7626

Diariamente (inclusive sábados, domingos e feriados) (das 12:00 às 16:45h)

ENTRADA FRANCA



Gauche do CA (EN) Armando de Senna
Bittencourt. Ver artigo "Um navegador a
serviço do Infante", (p. 47)