



Revista de Villegagnon 2019



ISSN 1981-3589

Revista Acadêmica da Escola Naval

Ano XIV Número 14 - 2019







Caro Leitor,



apresentados, principal vocação desta revista, convidamos o leitor a percorrer os artigos que compõem a décima quarta edição da Revista de Villegagnon.

Boa leitura!

É com grande satisfação que apresento a décima quarta edição da Revista de Villegagnon, cujo propósito consiste em divulgar temas de interesse naval elaborados por voluntários e convidados da própria tripulação, além de oferecer um espaço de discussão para questões relevantes relacionadas com a formação acadêmica e profissional dos Aspirantes.

A presente edição oferece à reflexão do leitor assuntos importantes inerentes às áreas de conhecimento abrangidas pelos Centros de Ensino desta Escola.

Cabe um agradecimento especial aos autores dos artigos, aos patrocinadores e a todos que contribuíram para a publicação de mais uma edição da nossa revista.

Na firme convicção de que esta é uma ótima oportunidade para refletir e discutir os temas

GUILHERME DA SILVA COSTA
Contra-Almirante
Comandante



REVISTA DE VILLEGAGNON
ANO XIV – NÚMERO 14 – 2019
ISSN 1981-3589

Revista de Villegagnon é uma publicação anual,
produzida e editada pela Escola Naval.

Comandante

C. Alte Guilherme da Silva Costa

Superintendente de Ensino

C. Alte (RM1) Paulo Cesar Mendes Biasoli

Editor

CMG (Ref) Pedro Gomes dos Santos Filho

Conselho Editorial

CC (IM) Marcello José Gomes Loureiro

CT (T) Rodrigo de Almeida Rosa

GM (RM2-T) Gabrielle Dias Mattos

Prof^ª. Dr^ª. Ana Paula Araujo Silva

Prof. Mario Cesar da Silva Fonseca

Revisão:

Prof^ª. Dr^ª. Ana Paula Araujo Silva

Prof. Mario Cesar da Silva Fonseca

Diagramação e Arte final:

Felipe dos Santos Motta

(femotta@id.uff.br)

Agradecimentos:

O Conselho Editorial agradece ao CF (IM) Aldêa e a todos que direta ou indiretamente contribuíram para a concretização da 14ª edição da Revista de Villegagnon.

Contato:

en-revvillegagnon@marinha.mil.br

Os artigos enviados estão sujeitos a cortes e modificações em sua forma, obedecendo a critérios de nosso estilo editorial. Também estão sujeitos às correções gramaticais, feitas pelos revisores da revista.

As informações e opiniões emitidas são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Não exprimem, necessariamente, informações, opiniões ou pontos de vista oficiais da marinha do Brasil.

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

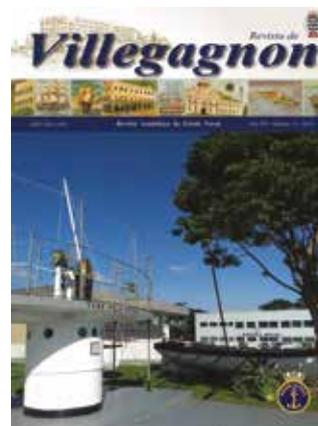


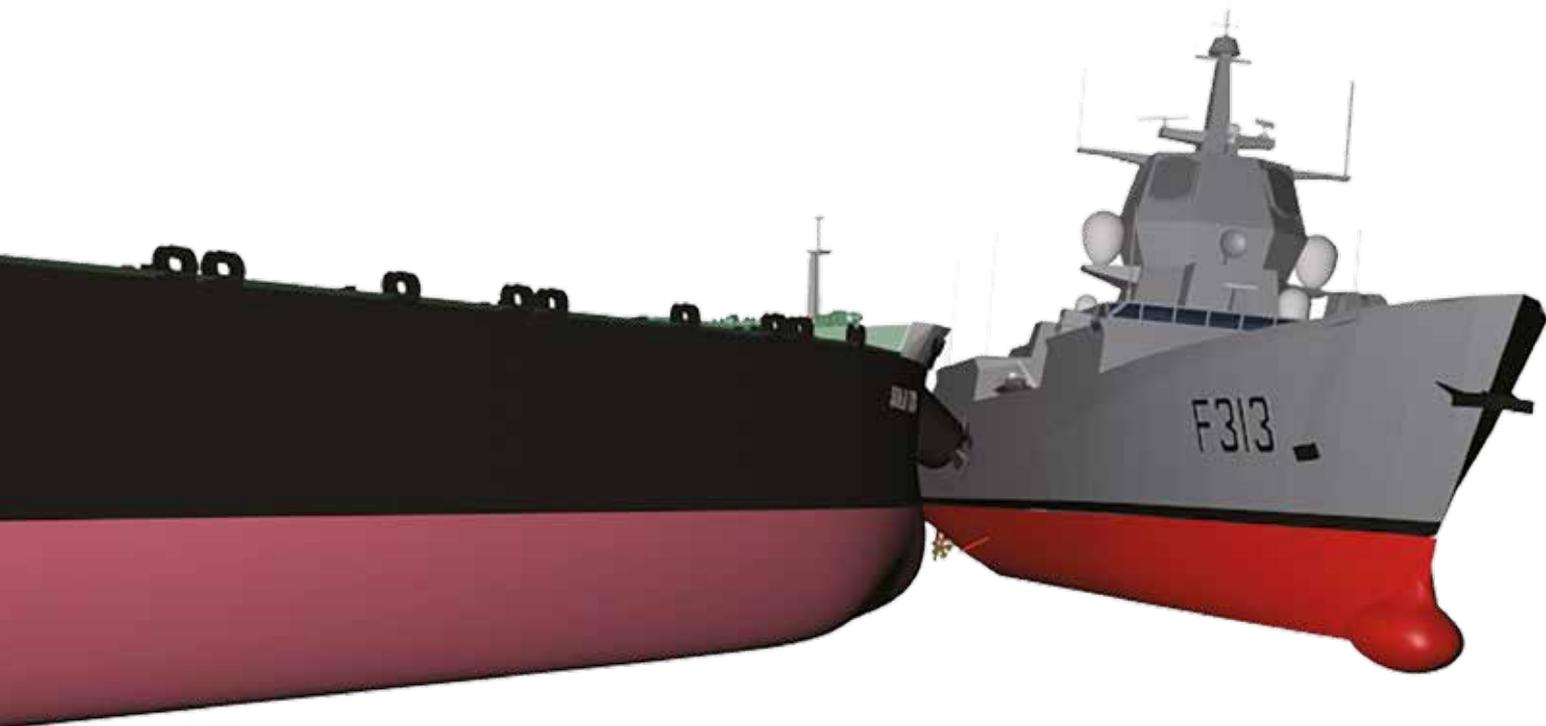
SUMÁRIO

- 4 O abaloamento da fragata Helge Ingstad
Carlos Norberto Stumpf Bento - Capitão de Mar e Guerra (RM1)
- 16 O Poder Naval como instrumento da diplomacia
Jônatas Araujo da Silva - Aspirante
- 24 Graf Von Spee – uma tragédia em dois atos
William Carmo Cesar - Capitão de Mar e Guerra (Ref)
- 32 Maria Dundas, Mrs. Graham, ou Lady Callcott, a mulher que realizou um *Grand Tour* no início do século XIX
Márcia Cristina de O. S. Matheus - Professora Mestre
- 37 O apoio logístico da Marinha do Brasil ao Programa Antártico Brasileiro
Máira Ferreira Agostinho - Aspirante (IM)
- 46 Participações da Marinha em Forças de Paz da ONU – UNAVEM I: apenas um breve depoimento sobre como tudo começou
Paulo Roberto Ribeiro da Silva - Capitão de Mar e Guerra (Ref-FN)
- 56 Dois navios com três nomes
Pedro Gomes dos Santos Filho - Capitão de Mar e Guerra (Ref)

- 61** A importância da previsão ambiental no desembarque da Normandia
Ighor de Souza Ribeiro - Aspirante
- 70** Museu da Escola Naval: a memória dos Sentinelas dos Mares
Ananda Aguiar Cardoso - Primeiro-Tenente (RM2-T)
- 75** Almirante Alberto de Lemos Basto, criador da Ordem de Veleiros da Escola Naval
Pedro Gomes dos Santos Filho - Capitão de Mar e Guerra (Ref)
- 79** Notícias de Villegagnon

*Nossa Capa:
Vista do Pátio Inhaúma da Escola Naval,
tendo ao fundo o Pão de Açúcar*





O ABALROAMENTO DA FRAGATA HELGE INGSTAD

“... que uma eventual prioridade de “Flutuar” estabelecida pelo Comandante de um navio de guerra seja sempre decorrente de um bom `combater` e nunca de um mal `navegar`.” (“Abalroamentos no Oriente” - CMG(RM1) Norberto).

Capitão de Mar e Guerra (RM1) Carlos Norberto Stumpf Bento¹

No dia 8 de novembro de 2018, às 02:40, a fragata norueguesa KNM² HELGE INGSTAD navegava em águas costeiras norueguesas ao norte de Bergen, adentrando a área de serviço do VTS³ instalado na ilha de Fedje, ao qual reportava a sua derrota planejada em direção ao sul, passando a manter escuta na frequência de trabalho daquele serviço (canal 80 do VHF).

Às 03:45 o prático embarcado no Navio Tanque (NT) SOLA TS, carregado com petróleo bruto, comu-

nicava ao VTS que estava desatracando do terminal de Sture com auxílio de 2 rebocadores. O navio estava com suas luzes de navegação e de conveses acesas. (ver infográfico da fig.2). Nesse mesmo horário, ocorria a passagem de serviço no passadiço da fragata, onde foram plotados 3 contatos radar pela proa e observado um objeto muito iluminado próximo ao terminal de Sture.

A fragata navegava em águas restritas em alta velocidade (17 nós), exibindo suas luzes de navegação e operando o AIS⁴ em passivo.

1 Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval.

2 *Kongelig Norske Marine* (Marinha Real Norueguesa).

3 VTS (*Vessel Traffic Service* - Serviço de Tráfego de Embarcações).

4 AIS (*Automatic Identification System* - Sistema de Identificação Automático)

Às 03:55, aproximadamente, a passagem de serviço era concluída e o Oficial rendido deixava o passadiço.

Às 03:57, o prático a bordo do NT SOLA TS já tinha girado o navio para o norte, assumindo o rumo 350° , com uma velocidade de 7 nós, quando observa no radar um contato se aproximando ligeiramente por bombordo e tendendo a cruzar a sua proa⁵. Como a fragata não transmitia pelo AIS, ela não pode ser identificada pelo NT.

Às 03:58, o prático solicita ao VTS o nome da embarcação, e o operador responde que não tem nenhuma informação, pois não tinha sido informado a respeito. O NT SOLA TS, então, tenta contato de várias formas, inclusive sinalizando com lâmpada Aldis⁶. O prático sugere ao comandante do NT SOLA TS que guine o navio para boreste⁷ assumindo o rumo 000° .

Às 03:59:30, o operador do VTS entra em contato com o NT informando que possivelmente se trata da Fragata Helge Ingstad que estava vindo do norte.

Às 03:59:47, o VTS chama a fragata e ela atende. O prático no NT imediatamente entra na conversa e determina que a fragata guine imediatamente para boreste. O Oficial de quarto na fragata responde que, caso guinasse, se aproximaria muito de um objeto avistado a boreste.

5 Mesmo possuindo geometria furtiva (*stealth*), a fragata foi detectada com um eco radar de tamanho semelhante às embarcações com menos da metade de seu comprimento (figura 2 – canto inferior direito)

6 A lâmpada Aldis faz parte de uma série de holofotes que visa atender aos requisitos da Convenção SOLAS e às necessidades de embarcações marítimas e outros meios de transporte.

7 Pelos registros do radar e do AIS, tal sugestão não foi acatada.

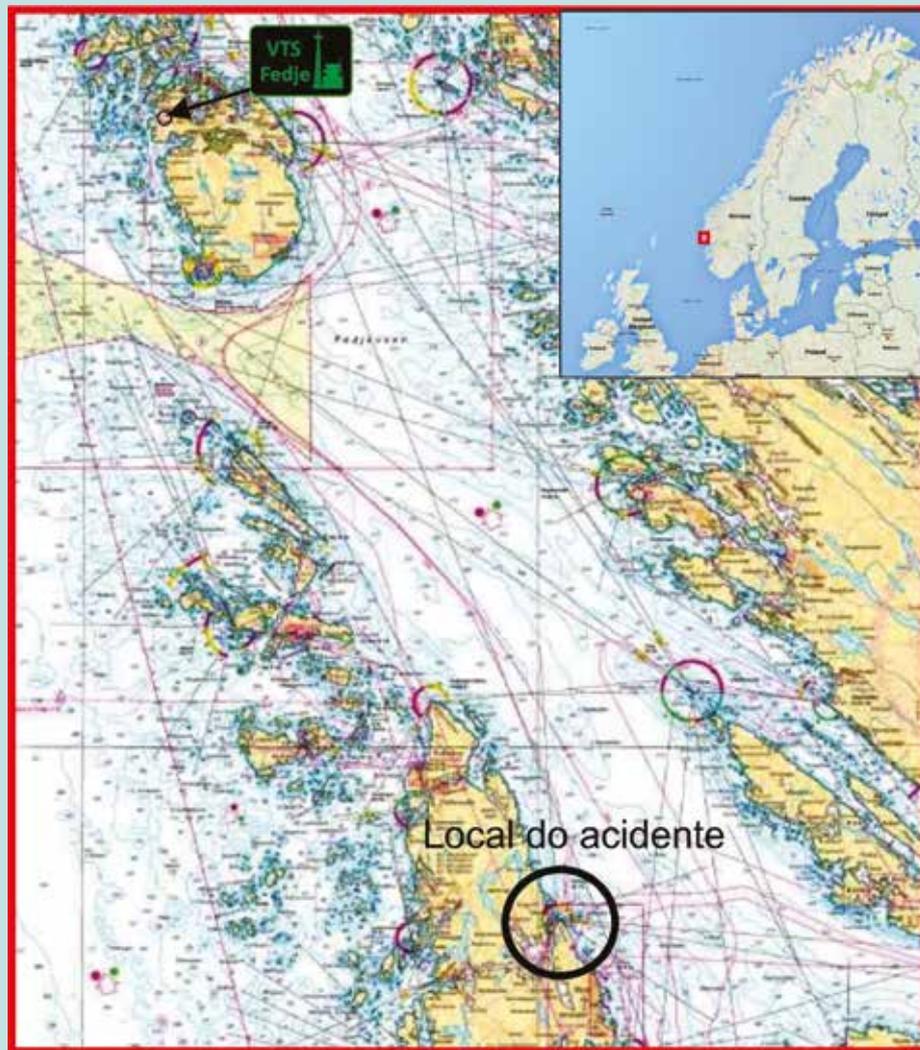


Figura 1 - Esquema da situação

O prático insiste determinando a guinada, caso fosse mesmo a fragata se aproximando. O Oficial responde que “tem alguns graus”, o que não fica claro quanto às suas intenções.

Às 04:00:29, o prático fala enfaticamente para a fragata fazer alguma coisa pois ela estava se aproximando muito.

Às 04:00:46, o prático grita na fonia: “Helge Ingstad! Guine! Nós vamos colidir!”

Às 04:01, após uma manobra de evasão frustrada da fragata, guinando para bombordo (fig. 3), o NT a abalroa a meio navio. O prático comenta na fonia que colidiu com o que pode ter sido um navio de guerra.

Essas informações foram extraídas do relatório preliminar e final do Conselho de Investigações de Acidentes da Noruega (ABIN), confirmadas pelo relatório



Figura 2 - Infográfico com o esquema da situação



Figura 3 – Manobra de evasão da fragata

final⁸, e enriquecidas com outras informações constantes do áudio VHF e da imagem radar do acidente fornecidos pelo VTS e disponibilizadas na Internet.

O presente trabalho visa apenas colher ensinamentos sobre vários aspectos relacionados com a segurança da navegação, sem o propósito de apurar qualquer tipo de culpa ou responsabilidade. Para tal, foram elaborados pelo autor imagens e simulações em 3D e o infográfico da página 2, visando um melhor entendimento dos aspectos a seguir abordados.

GERENCIAMENTO DA EQUIPE DO PASSADIÇO

A divulgação do relatório final do acidente evidenciou ocorrências de despreparo, formação de cadeia de erros, fraquezas e falhas no planejamento e na execução da viagem, à teoria de Gerenciamento da Equipe do Passadiço, conforme foi feito em artigos anteriores relativos aos acidentes com o Navio de Passageiros (NP) COSTA CONCORDIA, com o contratorpedeiro (CT) estadunidense USS PORTER em 2012 e com os CT USS FITZGERALD e McCAIN⁹ em 2017¹⁰.

A seguir serão abordados alguns aspectos mais relevantes.

Descartadas as ocorrências de interferências no sinal GPS, falhas em ferramentas de navegação ou de governo, podemos fazer as seguintes observações:

8 Evidentemente, algumas outras informações podem não ter sido publicadas devido ao caráter de confidencialidade da investigação.

9 Todos são contratorpedeiros da Classe *Arleigh Burke*.

10 Publicados na Revista de Villegagnon, edições de 2012, 2013 e 2018. Disponíveis em www.e-nav.net, link artigos.

1 - A fragata encontrava-se navegando à noite, em águas restritas, a 0,5 milha náutica (MN) da costa¹¹ sem guarnecer Detalhe Especial para o Mar (DEM), em velocidade muito alta para tal situação, e durante uma passagem de serviço de quarto no passadiço. Provavelmente, o posicionamento era feito em tempo real por meio do GPS, o que permitiria ao Oficial de quarto dedicar maior tempo ao acompanhamento de contatos. É desconhecido o conteúdo do livro de Ordens Noturnas do Comandante¹².

Mas o que ocorreu efetivamente foi que o Oficial de Quarto conduzia um adestramento de navegação visual para uma equipe composta de um Oficial sendo qualificado para o serviço e 5 Praças, uma das quais também sendo qualificada. Os observadores de peloros encontravam-se no interior do passadiço, fora de seus postos, participando do adestramento. Um ambiente propício à distração e a perda da consciência situacional.

2 - Durante a passagem de serviço, os dois Oficiais da fragata observaram visualmente um objeto estático, aparentando ser uma extensão do terminal de Sture, e também pelo radar, onde o seu eco estava acompanhado do respectivo simbolo AIS. Contudo, não chegaram a identificá-lo efetivamente. Logo depois, o Oficial que assumiu o quarto, não percebeu que o NT SOLA TS (que navegava com as luzes de convés acesas¹³), já se encontrava em rumo de colisão. As luzes de convés do NT mascararam as luzes de navegação e os próprios flashes da lâmpada Aldis, fazendo-o ser confundido visualmente com um objeto iluminado não cartografado parado ao largo do terminal. O terminal e parte do NT também podem ter sido temporariamente encobertos pelo canhão do navio (fig.4).

3 - Aparentemente a análise do movimento dos alvos pelo radar não foi feita de forma adequada, e o NT SOLA TS foi confundido com o Barco Pesqueiro (BP) SILVER FIRDA. Geralmente, esse tipo de equipamento é dotado com o recurso ARPA¹⁴, que permitiria ao operador na fragata, caso selecionasse aqui-

11 No Manual de Navegação da Marinha do Brasil (MB), a distância de terra ou do perigo mais próximo que caracteriza a navegação em águas restritas é de 3 MN.

12 O comandante do navio se encontrava dormindo em sua cabine e foi acordado com o choque do abaloamento.

13 Esse foi o principal erro cometido pelo Comandante do NT, não corrigido pelo práctico, que por sua vez, não se identificou como tal na fonia e, aparentemente, desconhecia que “HELGE INGS-TAD” tratava-se de um navio de guerra de seu país.

14 ARPA - *Automatic Radar Plotting Aid* (Auxílio de Plotagem Automática Radar).

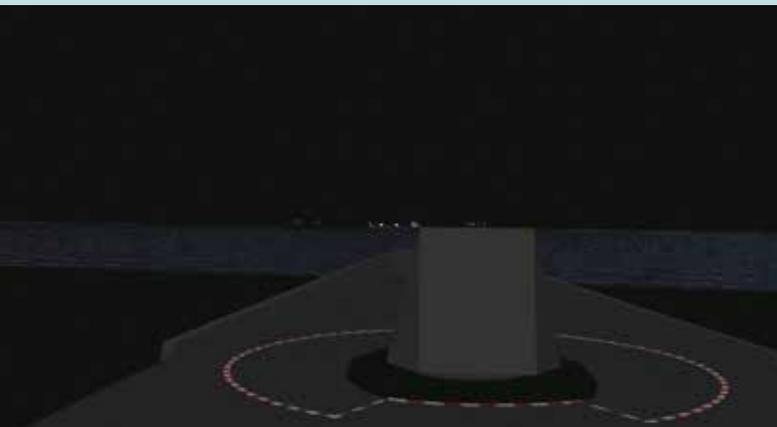


Figura 4 – Visão do passadiço da fragata às 03:45

sição automática, acompanhar até 20 contatos sem intervenção humana, disparando um alarme sonoro e visual de ameaça no passadiço, caso detectasse qualquer embarcação em rumo de colisão. Mas nem em aquisição manual o NM foi colocado. A figura 5 exibe uma tela orientada pelo rumo verdadeiro do navio (função COURSE UP), o que facilita a identificação (número de acompanhamento) dos alvos pela proa. Na figura, a função OFF CENTER está habilitada, permitindo exibir alvos e feições pela proa sem a necessidade de adotar uma escala mais longa. Essa ferramenta também possui o recurso TRIAL MANEUVER, que analisa os contatos em acompanhamento e simula uma manobra de mudança de rumo e/ou velocidade antes que a mesma seja executada. A boia de perigo isolado representada por um losango poderia receber manualmente um símbolo circular idêntico sem vetor (função aquisição manual NAVMARK), recebendo a indicação N1, por se tratar de um alvo estático (marca de navegação).

4 - Apesar da decisão de algumas Marinhas em operar com o AIS em passivo, não permitindo a sua identificação automática por outras embarcações ou VTS, ainda que genericamente como um navio em operações, tal ferramenta, mesmo operada dessa forma, permitiria ao Oficial de quarto da fragata identificar automaticamente todas as embarcações (além de uma gama enorme de seus dados estáticos, dinâmicos e de viagem) e sinais náuticos com AIS da área até um limite de 450 contatos. Essa ferramenta também dispararia no passadiço alarmes visuais e sonoros semelhantes ao radar/ARPA. Na tela radar da figura 5, a identificação de nome, rumo, velocidade etc. só é possível pela integração do AIS ao radar. O losango

da figura representaria um sinal náutico emitindo sinal AIS (AtoN AIS), caso o sinal fosse dotado de AIS.

A operação de navios de guerra sem transmissão AIS e sem medidas de segurança compensatórias em um sistema de tráfego em que os outros intervenientes utilizam largamente o AIS como sua principal (e, em certa medida, única) fonte de informação, vem se constituindo em um verdadeiro desafio para a segurança da navegação. O recente abaloamento de um Navio Caça-Minas grego por um navio contaneiro, que o partiu em dois na saída do porto de Pireu, na Grécia, em outubro de 2020, possivelmente poderá ter tido alguma contribuição desse aspecto.

5 – Nenhum navio foi adquirido e acompanhado no radar do NT SOLA TS, o que pode indicar que a equipe de passadiço teve um papel pouco ativo para contribuir para a plena consciência situacional do prático, ou confiou demasiadamente no AIS, que evidentemente não identifica embarcações que não o possuem ou não estejam transmitindo o sinal.



Figura 5 – Tela do radar com ARPA, integrada ao AIS

6 – Em nenhum momento os relatórios preliminar e final abordam a não utilização dessas fantásticas ferramentas eletrônicas e muito menos a ausência total de informações prestadas pelo CIC¹⁵ da fragata, concebido com a capacidade de acompanhar uma infinidade de alvos de superfície, aéreos e submarinos, como também ocorreu por ocasião dos acidentes envolven-

15 Centro de Informações de Combate.

do os navios de guerra estadunidenses abalroados em 2012 e 2017.

7 – Mesmo por meio de uma vigilância estritamente visual, percebe-se pelas imagens simuladas da figura 6 que as luzes “do objeto” estavam em movimento com marcação constante e distância diminuindo rapidamente. Isso evidencia que o Oficial assumiu o serviço sem ter a devida consciência situacional.

8 – A demora do operador do VTS, que leva cerca de valioso 1 minuto para identificar a fragata, foi investigada, sendo constatado que a fragata foi anotada pelo operador mas não foi introduzida no sistema de gerenciamento de dados do VTS¹⁶. Além disso, a fragata ainda não havia entrado na área próxima ao terminal de Sture onde o operador VTS havia ampliado as informações, e portanto não fazia parte da situação de tráfego que estava sendo considerada por ele, que não viu qualquer necessidade de organização do tráfego ou de emissão de informações para os navios na área. Após a saída da Sola TS, a tela principal de trabalho do operador do VTS permaneceu inadequadamente ampliada naquela área, além de não informar adequadamente o restante do tráfego na área que o NT desatracava do terminal de Sture, demandando a direção norte.

MANOBRA DE EVASÃO DA FRAGATA

Segundo o relatório preliminar, a fragata teria realizado uma manobra de evasão um pouco antes de ser abalroada (fig.3). Como o relatório não menciona nada a respeito dos efeitos desse tipo manobra, cabe evidenciar que o Oficial da fragata, sem efetuar uma urgente redução de velocidade ou guinar de acordo com o RIPEAM¹⁷, tentou cruzar a proa do NT sem levar em consideração o abatimento constante dos dados táticos do navio, que é o caimento do navio para o bordo contrário ao da guinada, no início da evolução, medido na direção normal ao rumo inicial (fig.7). Nessa situação, assim que o leme é carregado, a proa guina para o bordo da guinada, mas o centro de gravidade permanece seguindo o rumo inicial por um curto espaço. Em seguida, abate para o bordo oposto ao da guinada e só começa a ganhar caminho para o bordo da guinada depois de avançar cerca de 2 a 3 vezes o comprimento do navio.

16 Caso a fragata estivesse operando o AIS no modo 3 para a viagem, é altamente provável que o VTS a adquirisse automaticamente no sistema.

17 RIPEAM – Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar.



Figura 6 – Visão do passadiço da fragata às 03:57, 04:00 e 04:01

Verifica-se, então, que não será possível evitar um obstáculo à proa se somente carregar-se o leme para um bordo, ao se ter o obstáculo à distância inferior ao dobro do comprimento do navio¹⁸. Evidentemente, a situação se agrava caso esse obstáculo esteja em movimento, como era o caso do NT SOLA TS.

Em 2012, no caso da colisão com o fundo do NP COSTA CONCORDIA, o desconhecimento desse fator contribuiu para a colisão com uma pedra cartografada durante uma guinada tardia e, no caso do abalroamento do USS PORTER, o CT também não atentou para o mesmo, cruzando perigosamente a proa de um Navio Mercante (NM) durante uma guinada acentuada,

18 Manual de Navegação da Marinha do Brasil (Capítulo 8) - Uso dos dados táticos do navio na navegação em águas restritas.

vindo a ser abalroado em seguida por outro NM, quando o CT reduziu máquinas. Da mesma forma a interação da fragata Helge Ingstad com o BP VESTBRIS, caso ela conseguisse se evadir da colisão com o NT, era perigosa e imprevisível. Em 2017, o USS Fitzgerald, surpreendido pela aproximação excessiva de um NM, sem possibilidade de guinar, fez uma tentativa frustrada de evasão de última hora por meio de aumento de velocidade, o que só contribuiu para aumentar a violência do choque.

Em nenhum dos relatórios finais desses acidentes consta qualquer menção a esse aspecto relativo ao abatimento.

AS AVARIAS

Aparentemente estabilizada ao final da guinada, a fragata foi abalroada a meio navio, tendo seu costado atingido pelo ferro de boreste e pela estrutura externa do escovém do NT SOLA TS, provocando um enorme rasgo que se estendeu por todo o comprimento do hangar e a metade do convôo.

Provavelmente, a intensidade do choque fez com que a fragata adernasse para bombordo e o bulbo de proa do NT e o efeito hidrodinâmico da massa de água que o mesmo desloca, fatalmente içaram a popa da fragata nos instantes finais do abalroamento, fazendo com que o rasgo atingisse a altura da sua linha d'água (fig.8). As avarias ocorridas no NT SOLA TS se limitaram a uma remoção da pintura da estrutura externa do escovém e a uma pequena massa na amura de boreste (fig.9). Provavelmente, a intensidade do choque fez com que a fragata adernasse para bombordo e o bulbo de proa do NT e o efeito hidrodinâmico da massa de água que o mesmo desloca, fatalmente içaram a popa da fragata nos instantes finais do abalroamento, fazendo com que o rasgo atingisse a altura da sua linha d'água (fig.8). As avarias ocorridas no NT SOLA TS se limitaram a uma remoção da pintura da estrutura externa do escovém e uma pequena massa na amura de boreste (fig.9).

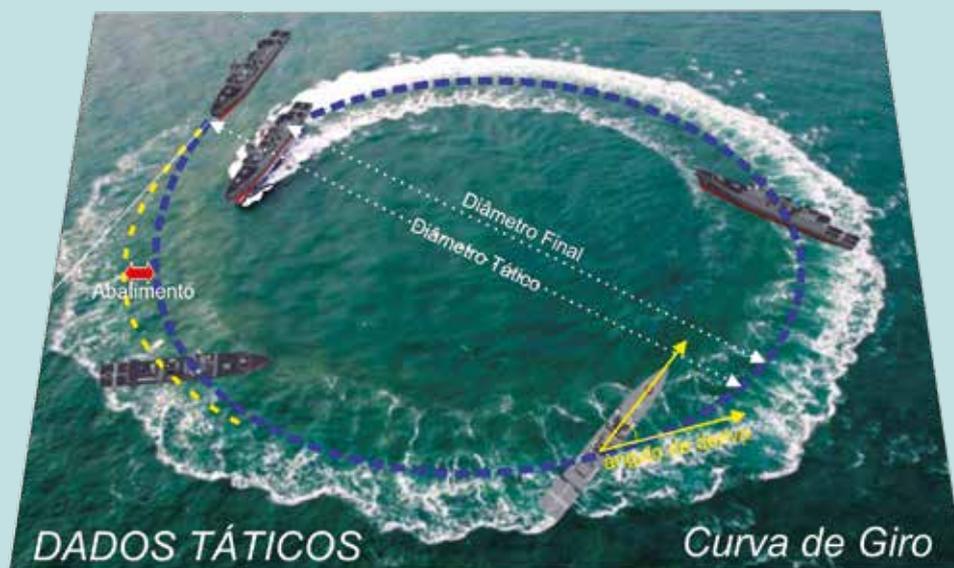


Figura 7 - Curva de Giro do navio

O bulbo de proa sofreu apenas alguns arranhões leves, possivelmente ocasionados pelo estabilizador de boreste da fragata, que foi arrancado com o choque (primeiro quadro da fig.8). Aparentemente o NT teria perdido o seu ferro de boreste e 20 metros de amarra durante o choque.

Os abalroamentos do CT USS PORTER em 2012 e dos CT USS FITZGERALD e McCAIN em 2017 (fig.10) já exemplificavam na prática os tipos de danos gerados por um abalroamento ortogonal por um NM. No caso do USS PORTER, o formato da proa do NM fez com que apenas a roda de proa atingisse o CT em sua superestrutura e que o bulbo passasse por debaixo da quilha do CT. No acidente com o USS FITZGERALD, o CT, além de ter sido atingido pela roda de proa em sua superestrutura, o bulbo de proa do NM penetrou em suas obras vivas vitimando 7 marinheiros. Já no abalroamento do CT USS McCAIN, o navio foi atingido em uma área desprovida de superestrutura, onde apenas o bulbo de proa do NM penetrou na altura da sua linha d'água, vitimando 10 marinheiros. Nesses dois últimos acidentes, apesar das perdas de vidas, o choque ortogonal facilitou o isolamento dos compartimentos atingidos, não comprometendo a reserva de flutuabilidade¹⁹ dos navios, o que evitou seus afundamentos.

¹⁹ Reserva de flutuabilidade - É o volume da parte do navio acima da superfície da água e que pode ser tornada estanque. Para um navio imergir completamente é necessário carregá-lo com o peso correspondente a uma quantidade de água que ocupe um volume igual à reserva de flutuabilidade (Arte Naval).



Figura 8 – Sequência simulada do abalroamento.



Figura 9 – Avarias no NT SOLA TS



Figura 10 – Abalroamentos dos CT Classe Arleigh Burke

No caso de um choque não ortogonal com algum derrelito²⁰, como foi o caso emblemático ocorrido com o HMS TITANIC contra um iceberg, ou com o fundo, como ocorreu 100 anos depois com o NP COSTA CONCORDIA, em que ambos foram atingidos abaixo da linha d'água, inundando um número de compartimentos que veio a comprometer as suas reservas de fluabilidade, fazendo-os soçobrar.

No acidente com a fragata HELGE INGSTAD, apesar de o bulbo de proa do NM não ter atingido efetivamente o casco do navio, o choque longitudinal com o ferro e a estrutura externa do escovém de boreste do NT SOLA TS, de características mais contusas que o bulbo de proa, causou uma grande destruição ao longo do costado da fragata e um efeito mortal ao atingir a sua linha d'água. Apesar de ser desconhecida a atuação do ferro e da amarra do NT em um possível aprisionamento da fragata por mais tempo junto ao NT, ela nos remete aos balros (fig.11), aludidos na definição original de abalroamento²¹, empregados nos combates navais da antiguidade para abordagem da nau inimiga. A atuação dos bulbos de proa, por sua vez, nos faz lembrar das antigas táticas navais de uso do esporão (fig.11), uma espécie de aríete naval.

Caso o NT SOLA TS atingisse a fragata nos momentos iniciais de uma guinada acentuada (fig.12), por exemplo, os danos causados pelo ferro/estrutura externa do escovém poderiam ter devastado as obras mortas da fragata, com um número de mortos e feridos imprevisível, mas provavelmente ela não teria a sua fluabilidade

comprometida. No caso de abalroamento pelo bulbo de proa, dificilmente as avarias abaixo da linha d'água poderiam ser evitadas e a extensão de compartimentos alagados dificultaria muito o seu controle, fazendo o navio afundar mais rapidamente. Ao analisarmos esses abalroamentos longitudinais, com a dupla bulbo de proa e ferro/estrutura externa do escovém atingindo, isoladamente ou em conjunto, um navio que se encontre em diversas proas e inclinações em relação ao abalroador, podemos ter um espectro de consequências que podem acarretar perda de vidas a bordo e/ou do próprio navio.

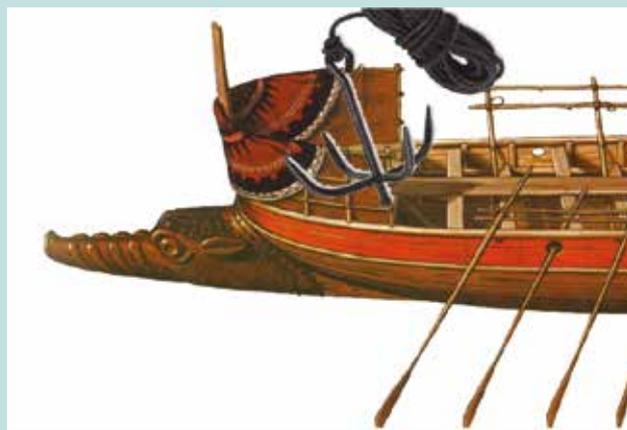


Figura 11 – Navio com esporão e balroa

Outro aspecto relevante que deve ser considerado no caso do NP COSTA CONCORDIA e da fragata HELGE INGSTAD é que ambos, navegando em velocidade muito alta para a situação, tiveram um rasgo longitudinal na altura da alheta, onde o alagamento imediatamente atingiu os geradores, afetando a propulsão e prejudicando a operação de diversos sistemas e equipamentos. No COSTA CONCORDIA, devido à pane elétrica, não foi possível isolar todos os compartimentos, visto que as portas estanques possuíam travas elétricas que não funcionaram

20 Objeto abandonado, soçobrado ou à deriva, e que constitui perigo à navegação (Nota do autor).

21 Abalroamento ou Abalroação - choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios (NORMAM-09/DPC). Antigamente significava um choque intencional, já que os balros eram instrumentos ou aparelhos formados por um cabo amarrado a uma balroa (gancho, fateixa ou garatéia), utilizados para abordar uma embarcação inimiga e mantê-la a acostada durante o combate (Nota do autor).



Figura 12 – Guinada acentuada de uma fragata.

após o "apagão", e a sua propulsão *azipod*²² era totalmente dependente de energia elétrica. Apenas 2 compartimentos poderiam ter sido alagados sem comprometer a flutuabilidade, mas logo 3 a 4 deles foram alagados. A fragata teve uma imediata perda da propulsão do eixo de boreste e perda de energia elétrica que impossibilitou a utilização de bombas de esgoto, mas continuou navegando a cerca de 5 nós (quadro 6 da fig.8).

VARAÇÃO DO NAVIO

Após ser abalroada, a fragata foi girada fortemente para boreste, tendo sua velocidade reduzida para 5 nós, enquanto o NT SOLA TS também guinava para o mesmo bordo fazendo o BP VESTBRIS guinar francamente para boreste para se safar.

A fragata então dirigiu-se rumo à costa, em uma região cercada por altos fundos pedregosos, com a intenção inicial de fundear, mas, em cerca de 10 minutos, a tripulação de 200 marinheiros abandonava o navio, vestindo seus trajes de sobrevivência para evacuação, fazendo uso do bote inflável de casco rígido, três redes de resgate e quatro balsas salva-vidas do navio e do auxílio de embarcações de apoio marítimo que estavam nas proximidades, que foram imediatamente acionadas pelo VTS. Apenas 7 marinheiros tiveram ferimentos leves no acidente, muito diferente do caso COSTA CONCORDIA, em que os equipamentos de salvação se tornaram inoperantes e os passageiros sobreviventes, sendo 157 feridos, foram resgatados ao longo da madrugada.

Por meio da ação de rebocadores, o navio foi empurrado com seu boreste voltado para as pedras, onde

22 Consiste em um motor elétrico, na forma de um motor de popa, acoplado ao casco do navio que tem a capacidade de girar 360°, eliminando a necessidade de leme.



Figura 13 – Alagamento dos compartimentos da fragata

o gradiente acentuado, que não permitia uma maior aproximação, acabou avariando o eixo e o leme de boreste. Dessa forma, com a ausência de praias de areia ou lama naquela região, não houve nenhuma chance de o comandante varar²³ o navio com meios próprios ou com o auxílio dos rebocadores em um local pelo menos mais raso, o que poderia evitar que a fragata afundasse. No caso do NP COSTA CONCORDIA, o comandante, caso tivesse percebido logo a gravidade da situação, poderia ter guinado para bombordo com a inércia de que ainda dispunha, varado o navio numa praia da Ilha de Giglio e evitado a perda de 32 vidas, do próprio navio, e a colocação em risco da vida de 4.890 passageiros.

A condição de fechamento do material era desconhecida já que a fragata não se encontrava guarnecendo Detalhe Especial para o Mar (DEM). O alagamento foi tomando os 3 compartimentos que podiam ser alagados sem comprometer a sua flutuabilidade. Aos poucos, porém, a água foi se infiltrando por outros compartimentos, principalmente pelos tubos ocos dos hélices (fig.13), e o navio, mesmo amarrado a pontos de apoio em terra para não deslizar para um fundo da ordem de 50 metros, poucos dias depois veio a romper a amarração com o peso d'água embarcado e a afundar de vez no local (quadro 3 da fig.14).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do foco da segurança da navegação ser principalmente a segurança das embarcações, a salvaguarda da vida humana no mar²⁴ e a poluição gerada por navios²⁵, este trabalho não pode deixar de

23 Varar - Varar o navio é fazer encalhar, pôr em seco o navio. (Arte Naval).

24 Nos acidentes recentes abordados (2012 a 2017) o total de vidas perdidas foi de 44.

25 Apesar de ter sido veiculado na mídia que uma empresa local de piscicultura, que teve que retirar peixes da área devido ao derramamento de óleo diesel do navio, reivindicou junto ao Ministério da Defesa da Noruega uma indenização de U\$ 116.000, o Instituto de Pesquisas Marinhas avaliou que o efeito do derramamento de óleo teve pouco impacto no ambiente marinho.



Figura 14 – Salvamentos do NP Costa Concordia e da fragata Helge Ingstad.

mencionar os altos custos envolvidos no salvamento desse tipo de naufrágio (fig.14). O COSTA CONCORDIA, que virou sucata, levou quase 3 anos para ser removido do local a um custo de US\$ 1,5 bilhão. A fragata HELGE INGSTAD levou 3 meses e os custos da operação de salvamento não foram divulgados. Os custos de recuperação do navio, porém, são maiores do que os de construção de uma nova unidade, podendo atingir a mesma cifra de US\$ 1,5 bilhão, que, segundo as Forças Armadas Norueguesas, é quase 3 vezes o custo de construção de uma fragata nova.

O conceito de *e-navigation* da Organização Marítima Internacional (IMO) visa mitigar a ocorrência de acidentes chamando atenção de que:

“...existe uma necessidade clara e convincente de se equipar os usuários a bordo e em terra, responsáveis pela segurança da navegação, com ferramentas modernas e comprovadas, otimizadas para uma boa tomada de decisão, com o propósito de tornar a navegação e as comunicações marítimas mais confiáveis e amigáveis e tendo como objetivo geral de melhorar a segurança da navegação e reduzir erros”.

Em uma época que a componente econômica do poder marítimo vislumbra a criação de navios autônomos, a Marinha dos EUA já questiona o excesso de automação a bordo, onde se incluem telas sensíveis ao toque (*touchscreen*), que podem ter contribuído para

a perda de governo do USS MCCAIN no movimentado estreito de Singapura em 2017. Infelizmente, porém, o que se pode constatar ao analisar alguns acidentes recentes, é o despreparo de parte do pessoal que garante os passadiços dos navios de algumas marinhas de guerra. Mesmo dispondo da facilidade de se posicionar em tempo real, o que permite uma maior sobreposição de tempo para avaliar o que ocorre no entorno de seu navio, a não utilização adequada das fantásticas ferramentas eletrônicas de apoio a decisão mencionadas, tem as tornado praticamente inúteis, o que, aliado à absurda falta de assessoramento por parte das equipes de seus modernos CIC, não permitem a pessoal adqui-



Figura 15 – Charge sem comentários

rir uma plena consciência situacional e/ou identificar a formação de uma cadeia de erros, o que vem incentivando a criação de charges constrangedoras²⁶, como a exibida na figura 15.

Uma adoção pelas marinhas de guerra do conceito de *e-navigation* em sua doutrina de navegação e a

26 A bandeira do navio de guerra aludido foi intencionalmente removida pelo autor.

adaptação do padrão STCW²⁷ e das técnicas de BTM²⁸, todos da IMO, no adestramento do pessoal que garante seus passadiços e CIC de seus navios seriam muito bem-vindas.

27 Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Padrões de Treinamento, Certificação e Vigilância para Marítimos)

28 Bridge Team Management (Gerenciamento da Equipe do Passadiço).

BIBLIOGRAFIA

ACCIDENT INVESTIGATION BOARD NORWAY (AIBN) . Preliminary Marine Accident Report – Collision between the frigate ‘KNM Helge Ingstad’ and the oil tanker ‘Sola TS’ on 8 november 2018. Disponível em: < <https://www.aibn.no/Marine/Investigations/18-968?iid=25573&pid=SHT-Report-Attachments.Native-InnerFile-File&attach=1>> Acesso em: 25.05.2019.

ACCIDENT INVESTIGATION BOARD NORWAY (AIBN); DEFENSE ACCIDENT INVESTIGATION BOARD NORWAY (DAIBN). Summary of the part one report on the collision on 8 november 2018 between the frigate HNOMS HELGE INGSTAD and the oil tanker SOLA TS outside the sture terminal in the hjeltefjord in hordaland county. Disponível em: < <https://www.aibn.no/Marine/Published-reports/2019-08-eng?pid=SHT-Report-ReportFile&attach=1>> Acesso em: 13.11.2019.

BENTO, Carlos Norberto Stumpf. Abalroamentos no Oriente. Revista de Villegagnon 2018. P.4.

BENTO, Carlos Norberto Stumpf. Navegação Integrada. Claudio Ventura Comunicação, Niterói, 2013.

BENTO, Carlos Norberto Stumpf. O Abalroamento do USS Porter. Revista de Villegagnon 2013. P.5.

BENTO, Carlos Norberto Stumpf. O Caso “Costa Concordia”. Revista de Villegagnon 2012. P.60.

BRASIL, Marinha do Brasil. RIPEAM-72: Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar.(Tradução do COLREGs-72). Diretoria de Portos e Costas, Rio de Janeiro, 2011. 102p.

SWIFT, A.J Captain; BAILEY, T.J Captain. *Bridge Management : A Practical Guide*. 2.ed. England: The Nautical Institute, 2004. 111p.



Figura 1 – Navios da Esquadra em manobras táticas
Fonte: <https://www.naval.com.br>

O PODER NAVAL COMO INSTRUMENTO DA DIPLOMACIA

Aspirante Jônatas Araujo da Silva

INTRODUÇÃO

As características geográficas do Brasil não deixam dúvidas sobre sua vocação de ser um Estado dominante no mar. Suas extensas águas jurisdicionais evidenciam a necessidade de se ter a capacidade de explorar as riquezas, possibilidades e oportunidades que lhe são dadas em vantagem frente a outros atores internacionais. Portanto, o Estado deve assegurar que essas riquezas sejam utilizadas em benefício do povo brasileiro.

Os oceanos são os principais meios pelos quais as nações se relacionam, seja econômica e socialmente, seja como palco para o desenrolar de conflitos armados. Por isso, o Brasil deve dispor de um Poder Naval eficaz e atuante nas atividades diplomáticas da nação, para que seus interesses sejam muito bem respaldados pela sua força no mar. Porém, precisa-se entender o grau de necessidade do Poder Naval para a diploma-

cia brasileira, bem como a maneira pela qual ele pode ser utilizado.

O presente trabalho procura dissertar sobre como acontece a integração do Poder Naval com a diplomacia. Será verificado ao longo do texto se é necessário visualizá-lo como instrumento para a manutenção das relações exteriores, a fim de que se entenda a sua utilidade e essencialidade para esse tipo de atividade. Esforços para negociações e acordos com outros países exclusivamente baseados no direito não são capazes de atingir seus objetivos primários integralmente, para isso se faz necessário entender as dificuldades dos artifícios diplomáticos regulares sem a participação do Poder Naval.

Para resolver os conflitos de interesses com outros países, o Brasil, inteligentemente, na maioria dos casos buscou aplicar grande parte de seus esforços na diplomacia e na argumentação com base no direito, a fim de obter uma resolução. Uma consequência disso é que a população brasileira sempre reconheceu o caráter pacífico do país e uma aparente suficiência na diplomacia. Portanto, não foi desenvolvida uma mentalidade marítima, negligenciando-se, assim, a importância do Poder Naval para as relações exteriores da nação.

Este trabalho foi concebido com uma divisão em tópicos que buscam responder algumas questões, a fim de se atingir o seu objetivo. Primeiramente, abordar-se-á a temática da autossuficiência da diplomacia e se ela pode alcançar todos os objetivos políticos prescindindo do emprego do Poder Naval, bem como uma análise do caso da Guerra da Lagosta. Em seguida se exporá o real papel do Poder Naval para a diplomacia, descrevendo-se suas características peculiares de influência, bem como a sua correlação com o Poder Nacional e os conceitos de valor real e valor percebido. Por fim, será explicitado como o Poder Naval pode ser utilizado, os diversos objetivos possíveis a serem alcançados por ele, bem como as suas formas de emprego em favor da diplomacia.

A DIPLOMACIA POR SI SÓ É SUFICIENTE?

A Constituição de 1988 em seu artigo 4º postula alguns princípios a serem adotados pelo país em relação às suas relações internacionais, dentre eles podem-se destacar: autodeterminação dos povos, não-intervenção, igualdade entre os Estados, defesa da paz, e um muito interessante é a solução pacífica dos conflitos. Esses conceitos evidenciam o teor de como é a prática

da diplomacia no Brasil e como seus desentendimentos internacionais são tratados.

Por conta de sua tradição histórica e cultural, os assuntos internacionais são tratados pelo Brasil privilegiando o consenso, a harmonia entre os Estados, as soluções pacíficas e a não-intervenção. Evita-se o uso de forças militares em suas relações, exceto em casos em que há evidente ameaça à soberania nacional e da integridade territorial, porém, a precedência é dos meios diplomáticos.

Na busca por inserção internacional, o Brasil sempre privilegiou uma resolução pacífica para as suas controvérsias internacionais por meio de seus diplomatas que exercem uma defesa preventiva dos interesses nacionais. Essa posição é evidente, pois além da Constituição Federal, a Política Nacional de Defesa, em um de seus fundamentos, também declara os princípios de solução pacífica das controvérsias, a promoção da paz e da segurança internacional, além de ressaltar que o Brasil defende o diálogo e negociações para a solução de tais impasses entre os Estados.

Essa tradição pacífica brasileira pode fazer com que surja entre os diplomatas um entendimento de que é possível alcançar os resultados esperados somente através de meios diplomáticos tendo a paz como principal motivador, relegando as forças militares a um papel de atuação somente em cenários de crise ou pré-crise. Porém, não é interessante que esse tipo de crença chegue às mais altas autoridades decisoras para que não percam de vista a perspectiva do emprego de forças em apoio aos interesses nacionais.

Pois como bem disse Garrido (2006 apud SANTOS, 2009, p. 120), o militar oferece a garantia necessária para a consecução das ações diplomáticas nos assuntos concernentes à defesa da soberania e da integridade territorial, utilizando o poder dissuasório. Há ainda quem vá além, generalizando toda a atividade diplomática como Costa (2004 apud SANTOS, 2009, p. 125), que diz que a diplomacia é respaldada pela capacidade militar de um país, como demonstram os países fortes e poderosos.

Há o surgimento em alguns círculos acadêmicos da ideia de que haveria a possibilidade de se fazer política externa sem defesa, ou seja, a não utilização de forças militares para a inserção do país no concerto das nações. Mesmo que a história e, inclusive, os acontecimentos mundiais atuais mostrem o oposto, é preciso, portanto, considerar mais a experiência de outros países para que se tire conclusões mais coerentes.

Essa perspectiva estaria se baseando em uma provável suficiência de meios de Soft Power (poder brando) para defesa de interesses nacionais, o que é um equívoco, pois é incompatível com o que se observa no cenário internacional. Além de não estar em conformidade com o próprio autor do conceito, Dr. Joseph Nye Jr (2004 apud ABREU, 2010, p. 144), o qual disse que essa modalidade de Poder não anula o Poder Militar nem o Econômico, a vantagem daquele sobre estes é que a aplicação dele é mais eficiente e permite menos dispêndios.

Clausewitz é bem assertivo quando estabelece uma ligação indissociável entre as relações políticas e a guerra, sendo esta uma continuação daquelas, “A conduta da guerra é, pois, nas suas grandes linhas, a própria política, que agarra na espada em vez da pena, sem deixar por isso de pensar segundo suas próprias leis.” (CLAUSEWITZ, 1976, p. 743 apud SANTOS, 2009, p. 8).

Segundo Bento (2002, p. 8-9 apud SANTOS, 2009, p. 7), o Barão de Rio Branco, figura importante para a diplomacia brasileira, além de ter sido um grande defensor dos interesses brasileiros no exterior, foi responsável pela definição de fronteiras de maneira pacífica, e mesmo sendo uma personalidade de habilidades diplomáticas notáveis, mantinha o discurso da importância de que as forças armadas devem ser bem organizadas e evoluídas tecnologicamente ao nível das potencialidades do país, para que se possa não somente ter poder de dissuasão e capacidade de seu uso em possíveis situações de emergência, mas também para respaldar a política internacional. Ou seja, a manutenção e o desenvolvimento dos meios de combate não podem ser negligenciados, pois além da finalidade da guerra, eles podem e devem ser usados para apoio à diplomacia.

A ideia não é defender uma independência ou uma suficiência de um ou de outro, dos meios diplomáticos ou das forças militares. É interessante que se compreenda que o militar e o diplomata devem ser parceiros sempre, em apoio mútuo, como se cada um fosse uma mão de um só corpo. Por isso, há a necessidade de que os dois lados compreendam as possibilidades e habilidades do outro, além dos meios e de como essa integração pode ser efetuada.

Voltando à compreensão do patrono da diplomacia no Brasil, para o Barão do Rio Branco o diplomata e o militar são “sócios que se prestam mútuo auxílio. Um expõe o direito e argumenta com ele em prol da comunidade. O outro bate-se para vingar o direito

agredido, respondendo à violência com violência.”. (BENTO, 2002, p. 8-9 apud SANTOS, 2009, p.7). Portanto é importante que não se perca o legado de notável diplomata.

Levando em consideração que os diplomatas e os militares devem trabalhar em coesão, tendo como objetivos os interesses da nação, e que conflitos são uma realidade verificada em todos os povos ao longo do tempo, mas que devem ser evitados, surge a necessidade de que haja diálogo interno entre as duas partes, e que a sociedade e os governantes compreendam a importância desse trabalho conjunto para que promovam a conciliação das políticas externas e de defesa, de forma a também resultar em sucesso nos diálogos externos, a fim de que os resultados esperados no relacionamento com as outras nações sejam alcançados.

O REAL PAPEL DO PODER NAVAL PARA A DIPLOMACIA

Características do Poder Naval em favor da diplomacia

De acordo com Raymond Aron (1979, p. 60 apud VIDIGAL 1997, p. 106), os Estados se relacionam através da ação política, que se divide em ações diplomáticas, em que se prioriza a diplomacia tradicional, e é caracterizada pelo não uso de meios militares, e em ações estratégicas, nas quais as forças militares são usadas de forma não violenta até um estado de guerra.

Nesse contexto, há que se ressaltar o valor e os benefícios do emprego do Poder Naval, devido às suas características inerentes, são elas: mobilidade, versatilidade, flexibilidade e a sua capacidade de permanência, principalmente quando mantido com apoio logístico. Todas essas qualidades tornam o Poder Naval para apoiar as atividades diplomáticas em situações de paz.

Pela capacidade em operar em águas distantes, o Poder Naval pode ser utilizado para vender uma imagem positiva do país, possibilitando, portanto, criar fundamentos para coalizões em qualquer parte do globo. Além de criar, ele pode ser usado para manter contatos diplomáticos e demonstrar poder aos aliados, a fim de reafirmar a aliança e aumentar a confiança mútua.

Em situações de escalada de crise, o Poder Naval também tem vantagens de emprego, já que tem a possi-

bilidade de responder em quase todo lugar do mundo, com a força necessária, na natureza e intensidade adequadas. Os navios têm a facilidade de iniciar o combate logo após a chegada ao local de crise, enquanto meios terrestres e aéreos necessitam da construção de toda uma estrutura logística e de bases que apoiem suas atividades. Outro benefício é que quando há certeza de que se posicionar muito próximo ao local de interesse possa levar a um aumento na crise, as forças navais podem demandar águas internacionais, posicionando-se próximas a área de crise, numa distância tal que estejam prontas a intervir.

Poder Nacional, Poder Militar, Poder Naval

É notório o fato de que o Poder Naval ao longo da história foi comumente utilizado pelas nações como meio de se estabelecer uma posição em favor de seus interesses frente aos outros atores internacionais. Os países que souberam integrá-lo às suas outras potencialidades como economia forte, habilidade política, opinião pública interna, entre outros, obtiveram sucessos mais eficientes, porém é importante compreender como esse emprego se dá, bem como suas limitações e benefícios.

A grandeza de um país é representada pelas expressões do seu Poder Nacional e, portanto, ele cresce quando qualquer uma delas é desenvolvida, mas é importante que esse desenvolvimento tenda a ser uniforme para que não haja desequilíbrios, caso contrário o crescimento é interrompido e começa a haver um retrocesso. Assim como o incremento de todas as suas parcelas, com exceção da política, pode levar a um efeito não favorável no campo econômico e militar, um crescimento que negligencie a expressão militar leva o país a ter um campo de atuação político bem restrito, já que seu prestígio internacional é degradado, perdendo poder de reivindicação, e isso tem diversas implicações negativas para a economia daquela nação, além do fato de deixá-la mais sujeita à ação de forças estrangeiras.

[...] não é suficiente a um país dispor de uma economia forte, ter instituições estáveis, seguir uma doutrina política vigorosa, ter acumulado uma cultura brilhante; é também necessário que ele disponha de Forças Armadas que o situem no seu lugar no concerto das Nações. (MÉRRY, 1976, apud VIDIGAL, 1980, p. 63).

De acordo com Vidigal (1980), a potencialidade de um navio de guerra em implicar danos, ou seja, a sua força e poder de destruição, é uma de suas características mais importante, pois quando vista por uma sociedade estrangeira causa uma impressão estereotipada, podendo relatar a realidade ou não, de superioridade militar. Porém essa percepção não se restringe a esse aspecto, ela é logo relacionada à força do país daquele navio. Portanto, a classe política do país influenciado relacionará o Poder Militar ao Poder Nacional do país influenciador, o que pode não ser uma comparação fidedigna, porém é essa a imediata correlação feita na mente daquele, evidenciando, portanto, a importância de se ter um Poder Naval coerente e condizente com o tamanho de seu país, e que este saiba utilizá-lo eficazmente.

A utilização de navios de guerra em ação de presença, como demonstração de força, no território de interesse evidencia o quão comprometido o país está com as questões em causa em detrimento do adversário, além de mostrar os efeitos desejados a serem influídos.

Há, portanto, que se considerar dois aspectos quanto à utilização de meios navais, o primeiro é o interesse daquele país na questão em jogo e o segundo é o efeito resultante de como o país influenciado entendeu o grau de disposição do país influenciador em defender seus objetivos.

É preciso compreender que a ação de presença de navios de guerra não depende somente do valor militar de uma força em relação a outra, pois esse tipo de emprego reflete, na prática, os interesses a serem defendidos e os efeitos que foram surtidos no adversário. É importante ressaltar que a capacidade de se obter sucesso ao se empregar o Poder Naval diplomaticamente não é meramente definida por uma comparação das potencialidades de forças que possam vir a se combater em determinado local e período. Cada emprego de navios de guerra é uma representação do Poder Nacional daquele país e é esta relação que será percebida pela classe política do país influenciado, que por sua vez dependerá do desempenho deste emprego.

Diversos fatores influenciam para que o valor real de uma força seja diferente do valor percebido pela parte influenciada. É importante que se possa diferenciá-los, para que o país passivo possa compreender a real mensagem enviada a ele e não leve em consideração a mensagem percebida.

Durante a 2ª Guerra Mundial, o Poder Naval italiano era imponente, sendo muito bem utilizado em favor

de suas políticas externas, influenciando, inclusive, a Marinha inglesa, que temia a presença italiana no Mediterrâneo. Porém, ao longo da guerra a força italiana não se mostrou tão forte e capaz, com falhas nas comunicações, falta de adestramento, inclusive com relação ao tiro (VIDIGAL, 1980).

Ao observar a atuação de uma força é importante que sempre se considere o seu estado de prontidão para o combate. Há que se buscar fatores consistentes que demonstrem as reais capacidades dos meios utilizados. O Poder Naval deve estar desenvolvido e preparado para o combate, pois a sua eficiência ao influenciar outros partidos depende de sua credibilidade como instrumento de força.

COMO O PODER NAVAL PODE SER UTILIZADO?

O presente tópico tem a intenção de expor as diversas maneiras e ocasiões em que o Poder Naval pode ser empregado, e seus respectivos resultados esperados. Porém, antes, faz-se necessário definir alguns conceitos em relação ao propósito em vista.

- Dissuasão ou deterrência: uma ação desse tipo visa a desacreditar, desestimular, mudar de ideia e fazer outro partido desistir de empreender determinadas ações contra o influenciador e seus aliados.
- Coerção ou coação: ações desse tipo visam a impedir a continuidade de uma atividade já iniciada, e impor uma outra linha de ação, geralmente com uma ameaça de punição.
- Persuasão: tem por objetivo cativar a confiança de outro através da influência, indução e convencimento. Serve para melhorar os laços políticos com outros países ou até mesmo aumentar a esfera de influência ao alcançar novos parceiros.
- Sustentação ou apoio: tem por objetivo apoiar aliados que estejam sendo ameaçados ou sofrendo danos interna e externamente.
- Prestígio ou ação de presença: uma ação desse tipo visa tão somente a aumentar o prestígio nacional frente a diversos outros partidos.

Segundo Vidigal (1980) é importante ressaltar que esses conceitos apresentados não possuem ações exclusivas para cada um deles. O que acontece de fato é que uma ação pode se encaixar em mais de uma dessas distinções, principalmente quando consideramos qual

partido influenciado é o referencial para a classificação. Uma ação de sustentação a um aliado sendo analisada do ponto de vista de um partido inimigo seria uma ação de dissuasão ou coerção. O inverso também é verdadeiro, quando se faz uma ação de coerção sobre um partido, tem-se uma sustentação ao aliado, inclusive uma dissuasão de outros inimigos. Uma ação de prestígio, por sua vez, pode ter consequências diversas como dissuasão, coação ou sustentação.

Agora serão vistos alguns tipos de atividade em que o Poder Naval pode ser útil e contribuir para a diplomacia.

Mostrar a bandeira

O emprego do Poder Naval em atividade denominada “Mostrar a Bandeira” é a mais tradicional, e é, inclusive, chamada pelos estudiosos de “atividade diplomática”. Ela consiste basicamente na realização de visitas a portos estrangeiros, recebendo autoridades nacionais e o povo. A atividade objetiva estimular ou até mesmo ativar o relacionamento das nações envolvidas, adquirindo prestígio, fazendo intercâmbio de conhecimentos, além de mostrar o nível tecnológico nacional (PINTO, 1989, p. 47).

As visitas com o propósito de Mostrar a Bandeira normalmente são acompanhadas de ações cívicas como doação de sangue, ajuda a fundações que desenvolvam trabalhos sociais, auxílio a escolas públicas, que são bons caminhos para ter boas repercussões na sociedade e cativar os cidadãos, principalmente em regiões e bairros carentes, de modo que se demonstre carisma para com a população beneficiada, que estará sensível a atitudes de fraternidades. Esses tipos de atividade angariam o prestígio daquele povo pelo país influenciador, vendo-o como amigo e confiável.

Os navios são muito bons para esses tipos de ação porque, normalmente, suas tripulações são um corte vertical da sociedade e refletem todas as esferas sociais do seu país, o que facilita o relacionamento entre os diferentes tipos de pessoas. Os meios navais contêm expressiva representatividade cultural do país visitante, o que beneficia a troca de experiência e o sentimento de irmandade ao se identificar pontos em comum.

Os países mais desenvolvidos podem não se beneficiar muito com esse tipo de atividade, pois há a possibilidade de passar uma imagem de superioridade arrogante, com possibilidade de serem vistos com desconfiança. Enquanto isso, os menos desenvolvidos se

beneficiam bastante, já que possuem mais pontos em comum que contribuem para uma aceitação mais facilitada, além de poderem transmitir “uma imagem positiva do seu desenvolvimento econômico, bem-estar social e, antes de tudo, do seu nível militar, sobre a qual não paira desconfiança nem temor, uma vez que a sua finalidade está voltada exclusivamente para a defesa nacional” (BRAGA, 1989, p. 50).

Realizar exercícios em áreas de interesse nacional

Essa atividade se dá ao realizar operações com uma força naval próxima a uma área de interesse, porém sem atracar no país que se quer influenciar. É uma ação de Mostrar a Bandeira invisível, mas que de algum modo é deixado saber que se está operando naquela região, portanto, os países litorâneos, ao tomarem conhecimento, não ficarão indiferentes e receberão algum tipo de mensagem, que dependerá do seu relacionamento com o país influenciador. As ações poderão ocasionar desde a indignação até a euforia (PINTO, 1989, p. 52).

Em tempos de crise, em geral, esse tipo de atividade objetiva causar dissuasão, mas é possível também se valer desse artifício em situações de normalidade quando a intenção desejada será a persuasão, exercendo, assim, uma influência positiva. Operar em águas de interesse mostra a capacidade de presença e ação do Poder Naval em regiões afastadas por um determinado tempo, sendo a demonstração de poder um efeito imediato e tangível.

Há uma dualidade no sentimento induzido, a força naval pode passar uma mensagem de apoio ou de intimidação, uma imagem positiva ou negativa, dependendo do relacionamento entre as nações envolvidas. As marinhas pequenas e médias têm vantagens na utilização desse método pois geralmente passam uma imagem positiva, já que, normalmente, as nações envolvidas não têm interesses conflitantes.

A vantagem desse estilo de atuação é a capacidade de passar a mensagem de que há interesse naquela região em questão, o que inclui os países banhados pelos mares utilizados, de uma forma direta, porém sem engajamento. Se a intenção é exercer persuasão, é recomendado que se faça uma visita a portos do país em seguida, sendo, sem dúvida, o melhor procedimento.

O aspecto mais importante é que a presença de forças navais realizando exercícios em determinada área marítima por um período é capaz de demonstrar a for-

ça que uma Marinha tem de operar naquela região. Um Poder Naval se prestigia pela sua capacidade de projeção e permanência.

Efetuar operações em conjunto com forças navais estrangeiras

Operações em conjunto talvez sejam as mais importantes, já que englobam as duas atividades anteriores, pois a participação dos navios nacionais garantirá presença em outras áreas marítimas de interesse e proporcionará a possibilidade de visitar portos estrangeiros. Além de ter as vantagens de trocar conhecimento com outras marinhas, autocohecimento da própria situação e nível de preparo, demonstração de seu grau de eficiência perante as outras forças participantes e do relacionamento resultante do término das operações, consolidando amizades mútuas (PINTO, 1989, p. 55).

Nesse tipo de emprego, o aspecto mais explorado é a influência, a qual é conquistada pelo prestígio obtido durante os exercícios, que, por sua vez, vem a partir da percepção da qualidade do adestramento, do material e do conhecimento profissional e pode ir desde a admiração até a submissão. Portanto, é necessário que a força naval esteja bem adestrada e os navios em bom estado, transmitindo, assim, uma excelente impressão, angariando prestígio além de conhecimento técnico obtido da troca de experiências.

O principal objetivo de se realizar exercícios em conjunto é aumentar o prestígio de uma Marinha e, por conseguinte, sua influência sobre outras marinhas. Para que isso ocorra é vital que a força naval tenha excelente desempenho, mostrando suas capacidades. Essa possibilidade não se restringe a grandes marinhas, já que as pequenas podem causar excelentes impressões em pelo menos algum setor específico, tornando-se referência naquele setor para forças maiores.

Operações de Paz

Este tipo de emprego do Poder Naval tem um diferencial em relação aos exercícios navais a ser considerado, que é o fato de a missão ser real. Na maioria dos casos, as operações de paz são de caráter voluntário e têm como objetivo angariar prestígio no concerto das nações. Portanto, nesse caso, mais do que nunca, é importante que haja condições para o sucesso, e o máximo de apoio deve ser dado aos meios participantes

Devido aos elevados gastos, no momento da decisão de se participar de uma missão de paz é vital que todos os custos tenham sido previstos e identificados levando em consideração a utilização dos meios em seus melhores estados, a fim de que os objetivos políticos sejam atingidos com louvor.

As operações de paz, normalmente, objetivam a troca de conhecimentos, estreitamento do relacionamento com outras forças navais, e a identificação de possíveis negócios de meios militares e de tecnologias. Em resumo, a intenção principal é o prestígio internacional, porém em caso de insucesso o efeito será o oposto, portanto é necessário que os meios apresentem um elevado aprestamento.

Cabe ressaltar que as operações de paz têm seus complicadores, que as tornam de difícil condução. Há uma certa dificuldade de coordenação entre as forças devido a diferentes idiomas, cultura e eventuais rivalidades entre países. Outro complicador é o fato de o povo, devido às guerras, ser sofrido e estar faminto, o que traz a necessidade do sucesso não só nas atividades militares, bem como no apoio humanitário, e quando há fracasso nesse aspecto os países fornecedores dos *peacekeepers* levam o ônus (ABREU, 2010, p. 151).

Operações de Apoio Humanitário

Momentos de necessidades de aliados são momentos de grande oportunidade para se trabalhar na aproximação entre povos e estabelecer laços de cooperação mais fortes, bem como para se obter prestígio perante outras nações.

Situações catastróficas exigem capacidades de rápido emprego de recursos de forma eficaz, a fim de que se preste a devida ajuda, características essas que são encontradas nas forças militares. Com destaque para as forças navais, devido ao fato de que as regiões litorâneas abrigam grande parte da população mundial, o que faz com que uma grande quantidade de ações humanitárias possa ser atendida por mar.

Em operações como essas, há uma boa parceria entre meios aéreos e navais, em que os primeiros, devido a sua rapidez, transportam auxílios imediatos como recursos fundamentais e equipes precursoras, e os navios, por sua vez, devido às suas grandes capacidades de carga, transportam o apoio efetivo, proporcionando longa duração à missão (ABREU, 2010, p. 153).

O diferencial desse tipo de atuação do Poder Naval é o fato de se prestar ajuda a povos sofridos em momentos em que eles mais precisam, angariando apreço, reconhecimento e admiração por aqueles que ajudam, criando relações mais consistentes de confiança e de fraternidade.

CONCLUSÃO

Ao final de todo o trabalho exposto, verifica-se uma significativa contribuição do Poder Naval não só para a guerra como também para as atividades diplomáticas. Devido à falta de mentalidade marítima brasileira, muito por conta de, durante a história, não se verificar uma real necessidade de emprego de forças navais, há um certo risco de surgimento de um entendimento de que os meios tradicionais de negociações diplomáticas podem ser suficientes para a resolução de atritos, porém foram vistas posições de diplomatas e teóricos exortando a necessidade do Poder Naval.

Para todos os propósitos e necessidades de emprego do Poder Naval em suporte à diplomacia, foram vistas diversas formas de utilização das forças navais em como demonstrar seus interesses, exercer persuasão, dissuasão, coerção, sustentação de aliados, bem como na angariação de prestígio internacional, evidenciando a praticidade e os benefícios do Poder Naval para as relações exteriores do país.

A pesquisa foi realizada com a utilização de livros e materiais acadêmicos sobre os assuntos abordados, se limitando-se à pesquisa bibliográfica e aos conhecimentos do autor. Para os que se interessam pelo assunto e testificam a sua importância nacional, é recomendado que se aprofundem na exposição de mais exemplos históricos sobre os tópicos abordados.

REFERÊNCIAS

ABREU, G. M. D. Defesa e diplomacia. *Revista Villegagnon*, Rio de Janeiro, p. 144-159, set. 2010.

BRAGA, C. D. C. *A Guerra da Lagosta*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2004.

LESSA, A. C. *A Guerra da Lagosta e outras guerras: conflito e cooperação nas relações França-Brasil (1960-1964)*. Brasília: UnB, 1999.

PENEDOS, M. D. R. V. D. S. S. D. *Diplomacia de defesa: o diálogo da força ou a força do diálogo?* Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2014.

PINTO, P. L. *O emprego do Poder Naval em tempo de Paz*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

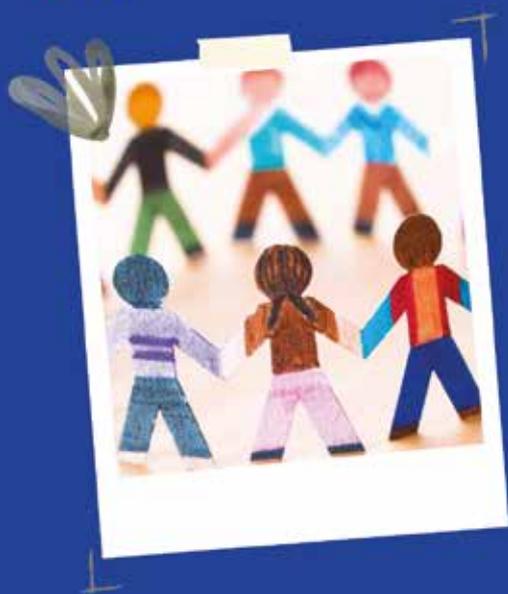
RAFAELLI, M. *A Guerra da Lagosta: um episódio das relações diplomáticas Brasil-França (1961-1964)*. *Cadernos do CHDD*, Brasília, 2º sem 2003. 361-398.

SANTOS, D. Z. *Diplomacia e forças armadas: percepções de ameaças no entorno andino-amazônico*. Brasília: UnB, 2009.

VIDIGAL, A. A. F. O emprego político do Poder Naval. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 2º tri 1980. 63. (____). Uma estratégia naval para o século XXI. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, p. 87, 3º tri 1997.



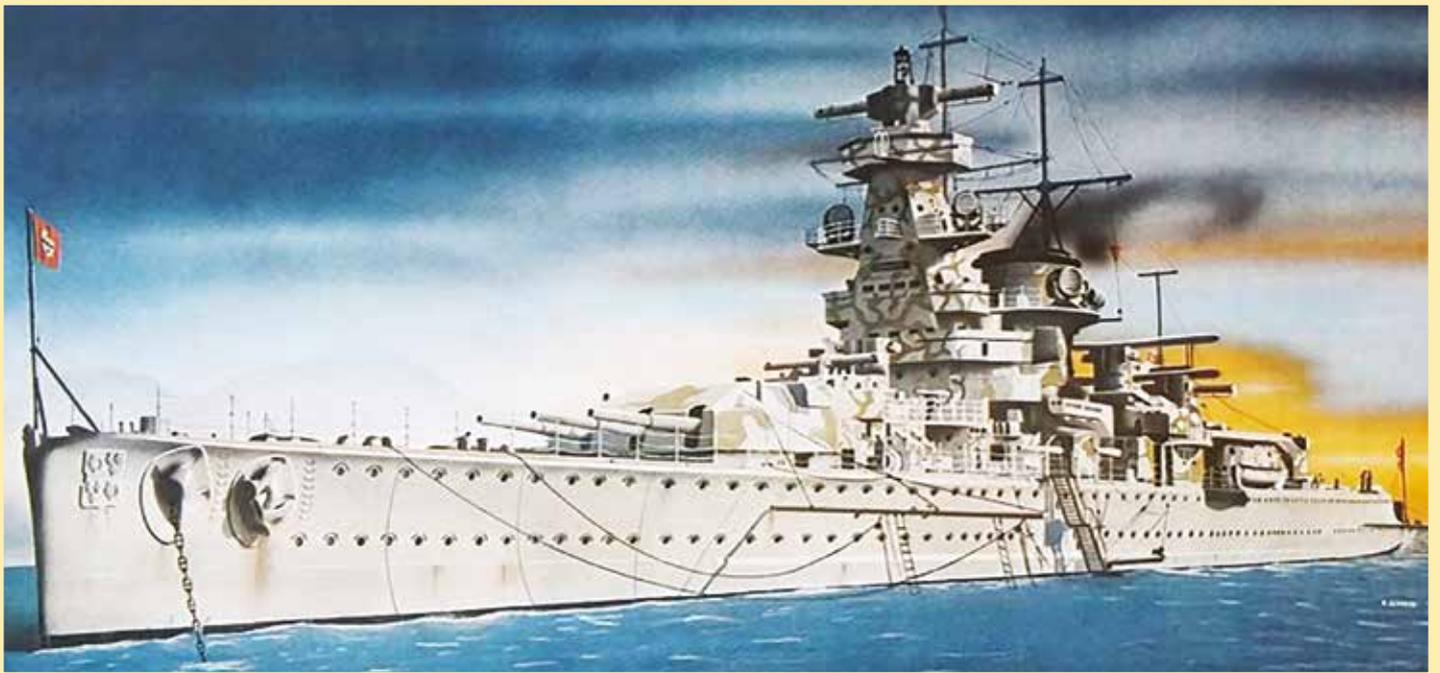
DIRETORIA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL DA MARINHA



*Qualidade de vida
para a Família Naval*

**Programas Sociais desenvolvidos para
a Família Naval e atendimento com
profissionais qualificados nas áreas de
Serviço Social, Psicologia e Direito.**

Saiba mais em www.marinha.mil.br/dasm



GRAF VON SPEE UMA TRAGÉDIA EM DOIS ATOS

Capitão de Mar e Guerra (Ref.) William Carmo Cesar¹

PRÓLOGO

Há 80 anos, um instigante confronto naval teve como cenário o litoral da América do Sul, ao largo do canal que dá acesso aos portos de Montevideu e de Buenos Aires: a batalha do Rio da Prata.

Vinte e cinco anos antes, na mesma área oceânica, porém cerca de mil milhas náuticas mais ao sul, ocorreu outra notável ação naval: a batalha das Falklands.

Que relações esses dois fatos bélicos, registrados com relevância nos anais da História Naval, aparentemente distintos e separados por um quarto de século, guardam entre si?

Que semelhanças e analogias os interligam?

Que conexão histórica, que vínculo de cunho familiar os unem?

¹ Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval e autor do livro “Uma História das Guerras Navais”.

À guisa de discutir as questões formuladas acima, trago de volta à memória dos interessados detalhes sobre esses fascinantes episódios históricos.

PRIMEIRO ATO

Junho de 1934 – A Marinha Alemã lança um novo encouraçado de bolso

No dia 30 de junho de 1934, no estaleiro de Wilhelmshaven, base naval localizada às margens do estuário do rio Jade, no litoral noroeste da Alemanha, a Condessa Huberta von Spee, como manda a tradição, lançou emocionada, mas com firmeza, uma garrafa de champanhe sobre o costado de um navio da Marinha alemã. Sua escolha para madrinha tivera um motivo nobre: era filha do Vice-Almirante Maximiliano Juan Maria Huberto, Conde von Spee, cujo nome ornava a



Figura 1 - Encouraçado *Graf Spee*
Fonte: commons.wikimedia.org

popa da imponente belonave que estava sendo lançada: *Graf Spee* (DICK, 2005, p.73).

Ele era um navio de guerra revolucionário, – com 11.700 toneladas, 185 metros, armado com seis canhões de 11 e oito de 6 polegadas e oito tubos para lançamento de torpedos de 21 polegadas, – e capaz de atingir uma velocidade de 26 nós. Oficialmente, tinha 10.000t, para atender às limitações impostas pelo Tratado de Versalhes de 1919, e era classificado como *Panzerschiff* - navio encouraçado, mas a classe se tornou famosa como “*couraçado de bolso*”, uma combinação de tamanho médio com poder de fogo pesado, inspirado em um cruzador de batalha leve (HUMBLE, 1974, p.27).

Incorporado à Esquadra de Alto Mar em maio de 1936, no ano seguinte o *Graf Spee* participou do Desfile Naval Britânico, em Spithead, em homenagem à Coroação do Rei Jorge VI. Dois anos depois, então sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Hans Langsdorff (1884-1939), já se encontrava em alto-mar, acompanhado pelo navio de abastecimento *Altmark*, pronto para iniciar operações de guerra no Atlântico, ao sul do Equador, exatamente contra os britânicos. Era setembro de 1939. A Segunda Guerra Mundial (II GM) estava começando.

Dezembro de 1939 - A batalha do Rio da Prata

Nos três primeiros meses da guerra, o *Graf Spee* vasculhou a área marítima sul-atlântica e as águas do Índico, tendo afundado vários navios mercantes em ações de corso de superfície. No começo de dezembro, de volta ao Atlântico Sul, encontrou-se pela derradeira vez com o *Altmark*, no dia 6, para reabastecimento e trans-

ferência de tripulantes dos navios por ele afundados. Em seguida, demandou a boca do Prata, para dar continuidade à sua tarefa de corsário de superfície, agora na região platina de grande densidade de tráfego marítimo.

A suspeição da presença do corsário alemão no Atlântico Sul logo iria atrair navios de guerra ao seu encaço, em especial a Força G britânica, a Divisão Sul-americana. Comandada pelo Comodoro Harry Harwood, composta originalmente pelos cruzadores pesados (CP) *Exeter* e *Cumberland*, com bateria principal de seis canhões de 8 polegadas, e pelos cruzadores leves (CL) *Ajax* e *Achilles*, ambos com oito canhões de 6 polegadas, este último da Marinha neozelandesa.

Na manhã do dia 13 de dezembro, quando o *Graf Spee* já navegava no litoral do Uruguai, ocorreu o encontro com os navios daquela força britânica, exceto o *Cumberland*, que se encontrava em reparo nas Falklands. Pouco depois das seis da manhã, o *Graf Spee* abriu fogo com sua bateria principal contra o *Exeter*, que revidou imediatamente, mas foi seriamente avariado. Enquanto isso, o *Ajax* e o *Achilles* avançaram para atacar o corsário pelo outro bordo, obrigando-o a dividir o fogo.

Aproveitando uma interrupção nas ações, o encouraçado alemão demandou o porto de Montevideú, há cerca de 200 milhas, protegido por cortina de fumaça. Atingido dezenas de vezes, com avarias diversas e a munição escasseando, além de 37 mortos e 57 feridos a bordo, a trégua fora providencial após cerca de três horas e meia de engajamento pesado.

Os dois cruzadores britânicos permaneceram em águas internacionais aguardando o provável retorno do corsário, enquanto o *Exeter* navegava rumo às Falklands para reparar os danos resultantes dos impactos da artilharia do encouraçado alemão.

Em Montevideo, após exaustivas discussões diplomáticas, devido à neutralidade do Uruguai, que resultaram na negativa de permanência do *Graf Spee* naquele porto, além do tempo permitido, e não autorizado por Berlim a internar o navio, o Comandante Langsdorff tomou a decisão final: suspender e deixar o país. A essa altura, o CP *Cumberland* já se juntara à força britânica à espreita fora da barra do Prata.

Esgotados os prazos, ao final da tarde de 17 de dezembro, o *Graf Spee* suspendeu em demanda do estuário do Prata, acompanhado do navio mercante alemão “*Tacoma*”, para onde a maioria dos seus tripulantes havia sido transferida, ainda no porto.

Após navegar cerca de três milhas, o Comandante Langsdorff determinou uma guinada do navio, aprofundando para fora do canal para, em seguida, parar as máquinas. Ordenou, então, o desembarque do grupo de demolição que havia destruído materiais, equipamentos e diversos itens sigilosos de bordo.

Poucos minutos antes das 21 horas, várias explosões eclodiram em quase todos os setores vitais do majestoso encouraçado, como praça de máquinas e paióis de munição, e logo as chamas se espalharam por todo o navio. Ainda assim, o *Graf Spee* levaria quase uma semana para mergulhar, em definitivo, no fundo de lama da baía de acesso ao Prata. Tempos depois, mergulhadores ingleses chegaram até o casco submerso do navio para desmontar o seu radar (MILLER, 1995, p.30).

Três dias após a fatídica decisão, e já em Buenos Aires, Argentina, o Comandante Hans Langsdorff, aos 48 anos de idade, suicidou-se envolto na bandeira da Marinha Imperial Alemã, sob a qual lutara na Primeira Guerra Mundial (HUMBLE, 1974, p. 43).

Cerca de nove mercantes foram afundados pelo corsário alemão, totalizando aproximadamente 50.000 toneladas, sem que nenhum tripulante tenha sido morto. Os 299 prisioneiros transferidos para o *Altmark*, naquele início de dezembro, foram resgatados no fiorde de Jössing, na Noruega, em fevereiro de 1940, em uma bem-sucedida operação de abordagem executada por um grupo de oficiais e praças do contratorpedeiro inglês *Cossack* (HUMBLE, 1974, p.46).

Ainda hoje, a parte superior do mastro do *Graf Spee* pode ser vista aflorando naquelas águas de acesso ao Prata, por quem tiver a oportunidade de cruzá-las, em especial na maré baixa.

SEGUNDO ATO

Março de 1898 – Uma base naval alemã na China

Ao final do século XIX, o Almirante Alfred von Tirpitz, futuro criador da Marinha Imperial do II Reich, comandante do Esquadrão Alemão da Ásia Oriental durante uma viagem pelo litoral chinês, na primavera do ano de 1896, escolheu a região da península de Shantung, no Mar Amarelo, há cerca de 6.000 milhas náuticas do Mar do Norte, para a instalação de base para os cruzadores da Marinha Imperial de seu país, na China.

Diante da recusa das autoridades chinesas em vender o território selecionado, e graças a um incidente ocorrido no ano seguinte que causou a morte de missionários alemães naquela província, Guilherme II ordenou o desembarque e a ocupação militar da região, realizada em novembro de 1897. Um acordo formalizado em março do ano seguinte confirmou a concessão, pelo prazo de 99 anos, da área da baía de Kiauchau ao Império Alemão (HERWIG, 1987, p.99). O porto de Tsingtao tornou-se, a partir de então, a base dos navios do Esquadrão da Ásia Oriental, que tinham como tarefa o controle das possessões alemãs no Pacífico, que incluía, à época, as ilhas Carolinas, Palau e Marianas, adquiridas da Espanha em 1899.

A convivência entre militares fora de sede, em especial no exterior, de um modo geral era amigável e respeitosa, não sendo diferente entre os alemães e os ingleses, na China. A assistência mútua era comum, como por exemplo a permissão britânica para a docagem de navios alemães em dique-seco de Hong Kong. Por ocasião de visitas de forças e navios às respectivas bases, a confraternização entre tripulantes era prática habitual, como a ocorrida em junho de 1914, quando o HMS *Minotauro*, capitânia do Esquadrão Britânico do Extremo Oriente, visitou Tsingtao, e os oficiais foram recebidos para jantar a bordo do *Scharnhorst* e as guarnições inglesas e alemãs realizaram diversas competições esportivas como boxe, futebol, corridas e cabo de guerra (MASSIE, 2005, p.182).

Mas eram tempos de paz. Tudo mudaria a partir de agosto de 1914, com a invasão da Bélgica pelos alemães. A Grande Guerra começara.

Novembro de 1913 – Um novo comandante para o Esquadrão do Leste Asiático

Em 1913, assumiu o comando do Esquadrão da Ásia Oriental, o Vice-Almirante Graf von Spee, que em novembro daquele ano transferiu-se para Tsingtao.

Maximiliano Juan Maria Huberto, Conde von Spee, nasceu em Copenhague no dia 22 de junho de 1861, filho de uma dinamarquesa com o prussiano Conde Rudolfo. Fez seus primeiros estudos com tutores no castelo da família e depois na Suíça, antes de entrar para a Marinha com apenas dezesseis anos. Iniciou sua carreira naval em Camarões, na África, onde contraiu febre reumática, o que lhe custou um reumatismo crônico. Embarques seguidos, em encouraçados pré-Dreadnought e em cruzadores, deram-lhe experiência e reputação como



Figura 2 – Almirante Graf von Spee 1914 – Ferdinand Urbahns (1863-1944)

Fonte: commons.wikimedia.org

especialista em artilharia naval. Foi comandante do encouraçado *Wittelsbach*, Chefe do Estado-Maior da Estação Naval do Mar do Norte e Imediato do Grupo de Escolta da Esquadra de Alto Mar Alemã.

Era um oficial enérgico e obstinado, mas calmo, que inspirava respeito e lealdade, e gostava de ouvir conselhos, mas ao tomar decisões esperava a obediência (MASSIE, p.182). Casado, teve uma filha, Huberta, e dois filhos homens, Otto e Heinrich, ambos oficiais de Marinha como o pai, e que o acompanharam na ida para Tsingtao, embarcados em cruzadores. O Esquadrão da Ásia Oriental, sediado naquela enseada distante, em 1914 incluía dois cruzadores encouraçados (CE) e três leves (CL).

Agosto de 1914 – Tem início a Grande Guerra

Em agosto de 1914, o Japão declarou guerra à Alemanha, posicionando-se ao lado da Grã-Bretanha, com a qual tinha um acordo desde 1902. Aquele protetorado alemão na China tornou-se, então, um objetivo militar a ser conquistado pelos japoneses.

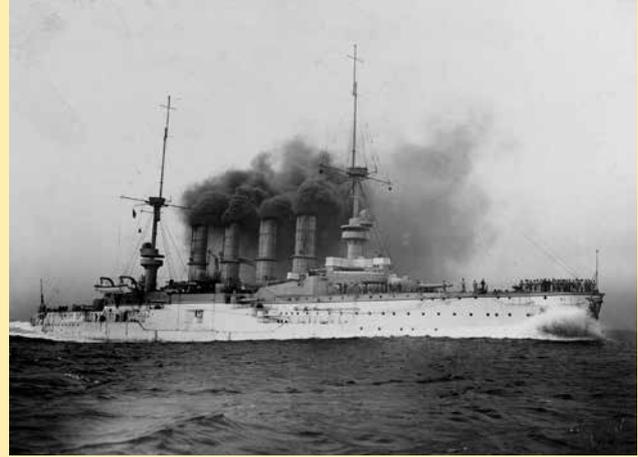


Figura 3 – SMS *Schanhorst* – Foto Arthur Renard (1858-1934)

Fonte: commons.wikimedia.org

O Almirante Spee encontrava-se em viagem de inspeção pelas ilhas do Pacífico, desde o dia 20 de junho, com o CE *Scharnhorst* (capitânia) e o CE *Gneisenau*. Em Ponape, nas Carolinas, recebeu através do telégrafo sem fio (TSF) a notícia da declaração de guerra da Áustria à Sérvia, quando determinou aos CL *Nürnberg* e CL *Emden*, além de navios auxiliares e carvoeiros, que suspendessem e fossem se juntar ao Esquadrão, na ilha Pagan, nas Marianas. Ali seriam abastecidos de gêneros e carvão, este o item logístico crucial para a mobilidade do Esquadrão. A essa altura, Graf von Spee era o comandante da força naval alemã remanescente no exterior, uma vez que a Esquadra de Alto Mar se encontrava bloqueada no Mar do Norte.

Diante do risco de retornar a Tsingtao, em face da ameaça japonesa, que bombardeou e cercou aquela base naval além de ocupar toda a região de Kiauchau, Spee decidiu cruzar o Pacífico em demanda das águas do Atlântico Sul, via litoral chileno, onde teria facilidade para adquirir carvão e reabastecer seus navios. Apenas o CL *Emden* foi autorizado a deixar a Força, a fim de executar operações no Índico, como corsário de superfície, escoteiro, por sugestão de seu comandante, Karl Müller. Os demais navios continuaram a seguir juntos, por determinação de von Spee.

Após escalar em Eniwetok, Christmas, Samoa, Tahiti, Marquesas e Ilha do Leste, von Spee alcançou Juan Fernandes, apenas 360 milhas náuticas distante da costa do Chile. A essa altura, o CL *Dresden* se incorporou à força, e o Esquadrão de Graf von Spee voltou a contar com dois cruzadores encouraçados e três leves.

Em Juan Fernandes, última escala antes de chegar ao Chile, o Esquadrão Alemão da Ásia Oriental encerrou seu longo cruzeiro de guerra, de quatro meses e 18.000 milhas náuticas singrando as águas do Pacífico, em navegação tranquila, sem maiores problemas técnicos ou operativos, as belonaves bem abastecidas e com o moral das tripulações elevado. Mas sem qualquer contribuição para o esforço de guerra alemão no mar, com exceção apenas do CL *Emden*, destacado para ações no Índico, que se tornou o mais bem-sucedido corsário de superfície da Grande Guerra, com o afundamento de dezenove navios mercantes britânicos, um cruzador russo e um destróier francês, antes de ser afundado pelo CL *Sydney*, nas proximidades da ilha de Cocos, a noroeste da Austrália. (MASSIE, 2005, p.195).



Figura 4 - Esquadrão do Almirante Spee cruzando o Pacífico - 1914

Fonte: Humble, 1974, p.12 Red

Setembro de 1914 - Coronel, o primeiro engajamento

Uma força naval britânica, sob o comando do Contra-Almirante Christopher Cradock, vigiava o Atlântico Sul, entre o Prata, as Falklands e o Estreito de Magalhães, com um encouraçado pré-Dreadnought, HMS *Canopus*, e quatro cruzadores, os CE *Good Hope* e *Monmouth*, o CL *Glasgow* e o cruzador auxiliar *Otranto*. Cradock esperava o aparecimento de navios de von Spee naquela área marítima, mas diante de informações recebidas, decidiu rumar para o outro lado da América do Sul, via cabo de Hornos, para caçar e destruir os navios alemães no litoral chileno.

Já no Pacífico, e sem o lento *Canopus*, deixado para trás na região de Magalhães, a cerca de 30 milhas ao largo da cidade de Coronel as forças se surpreendem, por volta das 17 h do dia 1º de novembro. Começaria a seguir a primeira batalha entre forças navais da Grande Guerra.

Graf Spee, ao posicionar favoravelmente suas belonaves, obteve melhor desempenho tático, aproveitando com habilidade a luminosidade, o vento e o mar e dificultando o tiro da artilharia britânica (POTTER e NIMITZ, 1960, p.403). Ao final, os CE *Good Hope* e *Manmouth* foram a pique, com a perda de cerca de 1.600 tripulantes, entre eles o próprio Almirante Cradock. Apenas o *Glasgow* e o *Otranto escaparam* rumando para as Falklands.

Com uma vitória tática indiscutível, o Almirante Graf von Spee, com sua força praticamente intacta, passou a ter o controle das águas do Pacífico Sudeste (MASSIE, 2005, p.235). Após rápida escala em Valparaíso, devido à neutralidade chilena na I GM, von Spee retornou a Juan Fernandes, onde permaneceu por nove dias, quando suspendeu rumo ao Estreito de Magalhães. No início de dezembro, nessa região, reuniu os comandantes subordinados a bordo do capitânia *Scharnhorst*, quando propôs um ataque às Falklands, que julgava mal defendidas. Seu propósito era destruir a estação de comunicações, os depósitos de carvão e sequestrar o governador. Apesar de não haver unanimidade, Spee decidiu pela ousada operação, suspendendo com seus navios, a 7 de dezembro, rumo àquele arquipélago.

Dezembro de 1914 - Falklands, a batalha final

Diante da derrota em Coronel e das notícias da vinda de Spee para o Atlântico Sul, o Almirantado em Londres nomeou o Almirante Sir Frederick Doverton Sturdee, um experiente oficial com 55 anos e também especializado em torpedos e artilharia, para o cargo de Comandante em Chefe do Atlântico Sul e Pacífico. Sua força naval, além de incluir o *Glasgow* e o *Canopus*, remanescentes de Coronel, e outros navios já estacionados nas Falklands, incorporara dois poderosos cruzadores de batalha (CB), o *Inflexible* e o *Invincible*, destacados da *Home Fleet*.

Sturdee suspendeu da Inglaterra com uma tarefa expressamente atribuída a ele pelo Almirante John Fisher, criador daqueles poderosos cruzadores de batalha: “a destruição da esquadra alemã do Almirante Graf von Spee”. Após 37 dias de viagem e 7.000 mi-



Figura 5 – Afundamento do *Schanhorst* – Batalha das Falklands – 8dez1914 – Thomas Jacques Somerscales (1842-1927)

Fonte: commons.wikimedia.org

lhas navegadas através do Atlântico, a bordo do capitânia *Invincible*, aportou em Port Stanley, na manhã de 07 de dezembro. Um pouco mais ao sul, neste mesmo dia, uma segunda-feira, o Esquadrão da Ásia Oriental de Graf von Spee, que havia cruzado o extremo sul das Américas, estava aprofundando ao norte, rumo às Falklands. (MASSIE, 2005, p.250).

Eram cerca de dez horas da manhã de 8 de dezembro, quando o Esquadrão Alemão se aproximou de Port Stanley e detectou a presença dos cruzadores de batalha. Graf von Spee determinou uma guinada para sudoeste, na tentativa de escapar da artilharia superior inimiga, mas foi seguido pelos navios de Sturdee, mais velozes. Às 12:55 teve início o engajamento principal, com a bateria de 12 polegadas dos CB abrindo fogo contra os CE alemães, estes fora do alcance de seus canhões de 8 polegadas. Por volta das 16:00, o “Scharnhorst” foi a pique, seguido do *Gneisenau* cerca de duas horas depois. Perseguidos, os cruzadores leves são também afundados, o *Leipzig* pelo *Glasgow* e o *Cornwall* e o *Nürnberg* pelo *Kent*. Apenas o *Dresden* conseguiu escapar, e demandar de volta ao Pacífico, mas foi alcançado a oeste do litoral chileno, pelos *Kent* e *Glasgow*, a 14 de março, quando a própria tripulação o pôs a pique, junto à ilha de Mas-a-Fuera, após um breve engajamento (PEMSEL, 1979, p.103).

Dessa vez, a vitória tática completa foi britânica, com os alemães perdendo todos os seus navios, além de cerca de 2.200 homens, entre eles o Almirante Graf von Spee, a bordo do capitânia, e seus dois filhos, Otto, embarcado no *Nürnberg* e Heinrich, no *Gneisenau*.



Figura 6 – O autor ao lado do sino do SMS *Dresden* – Museu Naval de Valparaíso, Chile, 2006

Fonte: acervo do autor

EPÍLOGO

A releitura dos instigantes fatos históricos aqui rememorados, envolvendo navios e forças alemães e britânicas no Atlântico sul-americano, naqueles anos iniciais de guerra, 1939 e 1914, parece não deixar dúvida quanto às relações de semelhança, às conexões históricas e aos fortes vínculos familiares que guardam entre si.

Podemos destacar, de início, que ambos ocorreram no último mês do ano, dezembro, e nos momentos iniciais dos maiores conflitos armados de todos os tempos, a Primeira e a Segunda Guerra Mundial, e tiveram como cenário as águas do mesmo Atlântico meridional, respectivamente nos litorais sul do Uruguai e da Argentina.

Deles participaram alguns dos melhores navios de guerra de suas épocas, os cruzadores encouraçados, os bem artilhados cruzadores de batalha e o poderoso encouraçado de bolso, além dos velozes cruzadores leves.

Em ambos, além da velocidade, a superioridade naval foi predominante e essencial para a vitória no engajamento tático, dos CB, nas Falklands, com sua artilharia de 12 polegadas contra a de 8 dos CE, e dos três cruzadores dividindo o fogo do escoteiro encouraçado de bolso, no Rio da Prata.

Os dois fatos navais igualmente envolveram tradicionais e antagonísticos poderes navais europeus da primeira metade do século XX: a Grã-Bretanha e a Alemanha.

Um detalhe, ou melhor, um nome interliga aqueles eventos, entrelaçando-os de forma familiar, tornando-os especialmente notáveis, a meu juízo: Graf von Spee.

Na I GM, o Almirante foi vitorioso em Coronel e merecedor da Cruz de Ferro de 1ª Classe e morto em combate nas Falklands, levado para o fundo no capitânia *Scharnhorst*, assim como os filhos, Otto e

Heinrich, em cruzadores do Esquadrão comandado pelo pai.

Na II GM, o imponente encouraçado, batizado no lançamento *Graf Spee* pela filha Huberta, foi afundado no Rio da Prata pelos próprios tripulantes.

Uma tragédia naval e familiar, encenada em dois atos separados por um quarto de século, que marcou indelevelmente as águas atlânticas sul-americanas.

ANEXOS

QUADRO I - Navios alemães que participaram das batalhas

Batalha	Navio	Desloc.	Comprim.	Canhões	Veloc.
Rio da Prata	E <i>Graf Spee</i>	10.000 t	185 m	6 de 11" 8 de 6" 6 de 4'	26 nós
Coronel / Falklands	CE <i>Scharnhorst</i> CE <i>Gneisenau</i>	11.600 t	137 m	8 de 8" 6 de 6"	22,5 nós
Coronel / Falklands	CL <i>Leipzig</i>	3.250 t	104 m	10 de 4"	23 nós
Coronel / Falklands	CL <i>Nürnberg</i>	3.450 t	108 m	10 de 4"	23,5 nós
Coronel / Falklands	CL <i>Dresden</i>	3.600 t	118 m	10 de 4"	24,5 nós

QUADRO II - Navios britânicos que participaram das batalhas

Batalha	Navios	Desloc.	Comprim.	Canhões	Veloc.
Rio da Prata	CP <i>Exeter</i>	8.800 t	175 m	6 de 8" 8 de 4"	32 nós
Rio da Prata	CL <i>Achilles</i> CL <i>Ajax</i>	9.700 t	170 m	8 de 6"	32 nós
Falklands	CB <i>Invincible</i> CB <i>Inflexible</i>	17.250 t	171 m	8 de 12" 16 de 4"	25 nós
Coronel	CE <i>Good Hope</i>	14.100 t	157 m	2 de 9" 16 de 6"	23 nós
Coronel Falklands Falklands	CE <i>Monmouth</i> CE <i>Kent</i> CE <i>Cornwall</i>	10.000 t	141 m	12 de 6"	23 nós
Coronel / Falklands	CL <i>Glasgow</i>	4.900 t	131 m	2 de 6" 10 de 4"	25 nós

REFERÊNCIAS

DICK, Enrique Rodolfo. *Tras la estela del Graf Spee*. Buenos Aires: Edivern S.R.L., 2005.

HERWIG, Holger H. *“Luxury Fleet”, the Imperial German Navy, 1888-1918*. New York: Humanity Books, 1987.

HUMBLE, Richard. *A marinha alemã. A esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Editora Renes, 1974.

MASSIE, Robert K. *Castles of Steel: Britain, Germany and the winning of the Great War at Sea*. London: Pimlico, 2005.

MILLER, Narthan. *War at Sea. A naval history of World War II*. Oxford: Oxford University Press, 1995.

PEMSEL, Helmut. *A History of War at Sea*. Annapolis: Naval Institute Press, 1979.

POTTER, E.B. & NIMITZ, Chester W. *Sea Power, a Naval History*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1960.

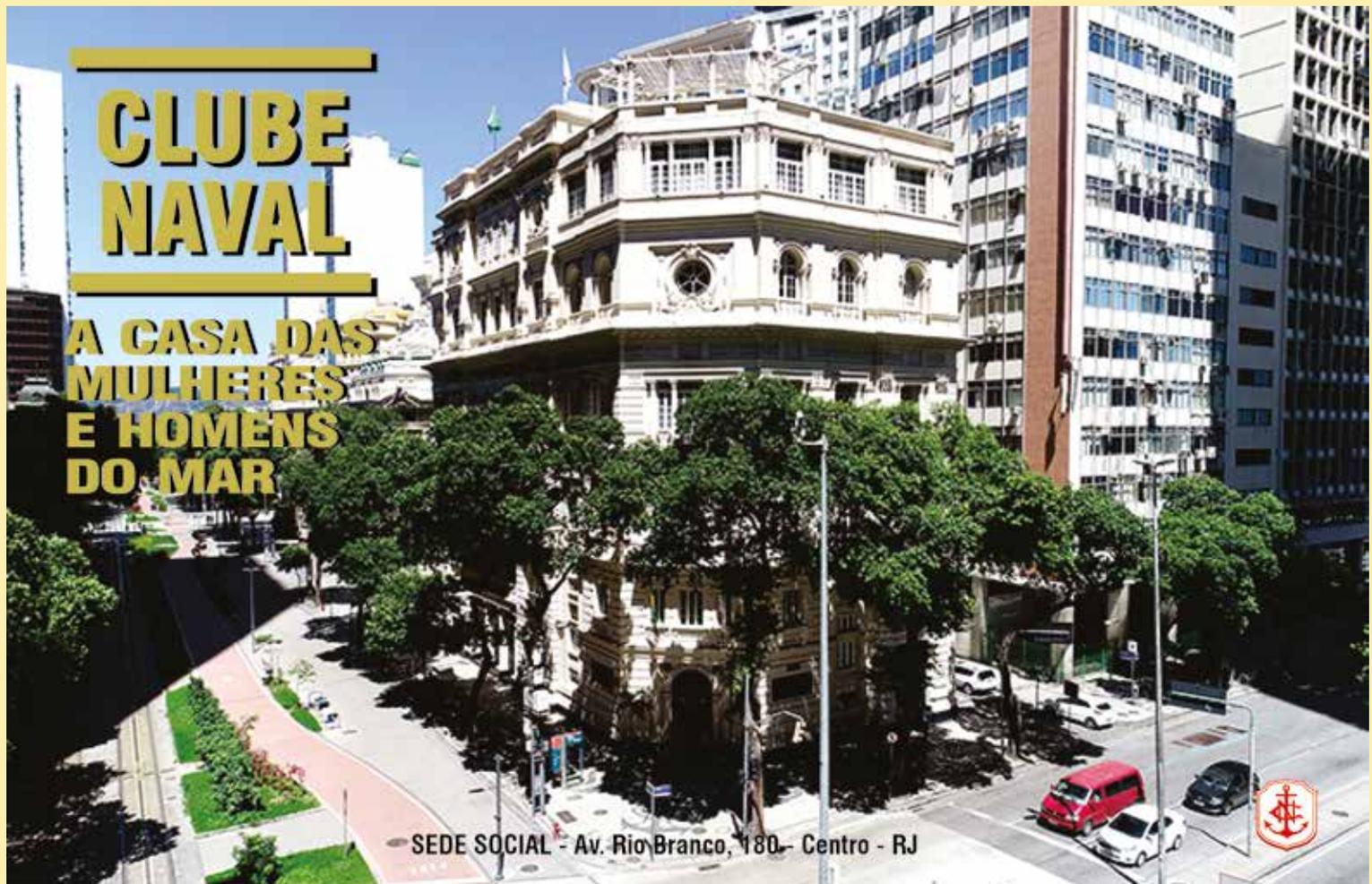




Figura 1 – Óleo sobre tela. Maria, Lady Callcott, por Thomas Lawrence (1819)
Fonte: National Portrait Gallery

MARIA DUNDAS, MRS. GRAHAM, OU LADY CALLCOTT, A MULHER QUE REALIZOU UM *GRAND TOUR* NO INÍCIO DO SÉCULO XIX

Professora Mestre Márcia Cristina de O. S. Matheus¹

Nos séculos XVIII e XIX, foram numerosos os projetos de viagens de circu-navegação que tinham o propósito de desbravar, categorizar e catalogar a natureza e os povos oriundos dos novos mundos. O espírito iluminista, com sua orientação enciclopedista, aliado a motivações político-científicas estimularam

muitas dessas viagens. Por servir como referência organizativa, científica e narrativa fundamental para a constituição e equipagem das expedições naturalistas ao longo do século XIX, o naturalista Alexandre von Humboldt foi um dos mais notórios viajantes deste período, (PRATT, 1999, p. 195). Leite (1997) nos chama atenção para o fato de que Humboldt e seu projeto global de descrição física do mundo inspiraram grande

¹ Doutoranda do Programa Interdisciplinar de Pós-Graduação em Linguística Aplicada da UFRJ

parte dos viajantes do século XIX. Quanto a isso, Pratt menciona que até mesmo Charles Darwin atribui os rumos que deu a seus estudos à circunstância de ter lido e relido a *Narrativa Pessoal* de Humboldt em sua juventude (PRATT, 1997, p. 196). Acompanhado por Aimé Bonpland, Humboldt chegou à América do Sul em 1799.

Humboldt, porém, nunca esteve em terras brasileiras. Sua entrada em nosso território lhe foi negada pela coroa portuguesa por suspeitarem tratar-se de um espião (LEITE, 1997, p. 165). Esta parca abertura do país a viajantes estrangeiros, entretanto, teve fim com a vinda da família real portuguesa para o Brasil. A transferência da corte, somada à abertura dos portos, fez com que o número de viajantes que realizaram incursões por nosso país aumentasse consideravelmente, especialmente entre os anos 1810 e 1820 (LAGO, 2011)².

Em março de 1816, como consequência dos anseios de D. João de “ilustrar” o Brasil, desembarcou aqui a missão artística francesa, trazendo consigo Debret, Lebreton, Taunay, dentre outros. Em 1817, em comitiva que acompanhava a princesa Leopoldina da Áustria, chegaram Spix, Martius e Thomas Ender (FAUSTO, 2010, p. 127). Em 1821, aportou no Brasil a fragata inglesa *Doris*, trazendo o Comandante Thomas Graham e sua esposa, Maria Graham.

Além desses, muitos outros viajantes atracaram aqui após 1808, por diversos motivos e nas mais variadas circunstâncias. Para o Brasil, vieram naturalistas, pintores, missionários, diplomatas, militares, comerciantes, jornalistas e até mulheres na condição de filhas ou esposas, que embarcavam em longas viagens, a fim de contemplar interesses públicos e privados. Financiadas em sua maioria por governos ou por mecenas, tais expedições deram origem a textos que ganharam espaço no mercado editorial europeu dos séculos XVIII e XIX, e que constituem o que hoje denominamos “literatura de viagem”. É interessante lembrar que, quanto ao continente americano, esse gênero surge com os textos dos primeiros cronistas, como Colombo e Caminha.

Quanto aos usos deste gênero textual, Lisboa comenta que, nos séculos XVIII e XIX, a literatura de viagem servia a propósitos que variavam desde documentar acontecimentos e descrever povos, plantas e

animais do Novo Mundo a prover de instrução e entretenimento às classes letradas europeias.

MULHERES-VIAJANTES

Uma dessas mulheres que viajaram na já mencionada condição de esposa foi Maria Graham. A inglesa chegou ao Brasil em 1821 a bordo do Navio-Escola *HMS Doris*, após já ter visitado outros países, como Índia e Itália. Não obstante, é evidente que, em seus dias, não era comum que mulheres viajassem. As dificuldades da vida marinheira, como piratas, intempéries da natureza, longas jornadas, condições insalubres dos navios, doenças tropicais, entre outros fatores, limitavam a presença feminina em viagens marítimas desta magnitude. Além disso, uma mulher que se aventurasse em uma viagem de navio – no qual a tripulação era quase em sua totalidade composta por homens – transgredia fortemente os padrões sociais de então (LEITE, 1980, p. 153). Viagens poderiam significar para as mulheres da primeira metade do século XIX uma ampliação do espaço social, especialmente se estas decidiam escrever e publicar suas experiências.

Nesse sentido, o primeiro registro da presença de uma mulher em uma viagem de circunavegação data de 1817³. Rose de Freycinet desobedeceu aos regulamentos marítimos do governo francês de então e, trajada como um homem, subiu clandestinamente a bordo de um veleiro para acompanhar o marido em uma viagem de grande porte. Rose de Freycinet narrou suas experiências da viagem em um livro que só foi publicado postumamente, um século após ter sido escrito (LEITE, 1988/1989, p. 152).

Em uma época em que o direito de empunhar a pena era outorgado majoritariamente a homens, a condição de exceção dos relatos produzidos por mulheres era agravada pela circunstância de que poucas possuíam nível de instrução satisfatório no Oitocentos para produzir um diário de viagem. Ainda assim, as que escreviam reportavam sua sujeição a diversas limitações, como, por exemplo, o fato de serem impedidas de abordar certos assuntos. Os diários e os romances

2 Não há numeração de páginas no artigo. Disponível em: <http://revistapiaui.estadao.com.br/blogs/questoes-manuscritas/geral/o-miseravel-rio-de-janeiro-de-maria-graham>. Acesso em 04 de junho de 2019.

3 Esta informação encontrada em Leite (1988/1989) diverge do que consta em *Voyage autour du monde par la frégate la Bouteuse et la flûte l'Étoile, em 1766, 1767, 1768 & 1769*, obra na qual Louis Antoine de Bougainville relata os acontecimentos da expedição liderada por ele. Seguindo o viajante francês, sua expedição teria sido a primeira a incluir uma mulher, Jeanne Baré, empregada do naturalista Philibert Commerçon (BOUGAINVILLE, 1771, p.253). Agradeço especialmente ao CMG William pela referência certa ao relato de Bougainville.

epistolares eram recomendados às mulheres, mesmo quando tais gêneros se mostrassem inadequados, como no caso da botânica e prima de Pedro I, Therese von Bayern. Quando esta quis publicar uma obra de cunho científico, foi aconselhada, ainda assim, a seguir o formato de diário pessoal (LEITE, 1988/1989, p. 151).

Consequentemente, o número de mulheres viajantes que publicaram suas experiências no século XIX era substancialmente menor do que o de homens. Dentre os 150 viajantes no Brasil levantados na pesquisa documental realizada por Leite em 1980, apenas 17 foram mulheres, cujos escritos se resumiram, em sua maioria, a cartas e diários sem pretensões de publicação (LEITE, 1980, p. 143–144). São cinco as mulheres que passaram pelo Brasil entre 1800 e 1850 e que publicaram textos sobre suas experiências: Rose de Freycinet (1817–1820), Maria Graham (1821–1824), Langlet Dufresnoy (1837–1839), Baronesa de Langsdorff (1842–1843) e Ida Pfeiffer (1846) (LEITE, 1997, p. 31). Dentre elas, a inglesa Maria Graham tornou-se a mais célebre mulher-viajante a estar no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX.

Citada por Rubens Borba de Moraes como uma “mulher extraordinária” (2010, p.430), Graham – conhecida dentre os britânicos por seu livro infantil *Little Arthur’s History of England* – aqui ganhou fama por associar-se à família real brasileira e por tornar-se amiga íntima da imperatriz Leopoldina.

No portal de vendas de livros amazon.com, encontra-se uma edição inglesa da crônica *Journey of a Voyage to Brazil and Residence There* do ano de 2010⁴. A julgar pela data relativamente recente da edição, podemos observar o quanto os escritos de Maria Graham resistiram ao crivo do tempo e da crítica. Amplamente citada e comentada por historiadores e biógrafos, com obras publicadas antes e depois do diário de viagem sobre o Brasil, Maria Graham e sua produção literária têm sido objeto de estudo de pesquisadores britânicos, norte-americanos, chilenos e brasileiros ao longo de quase dois séculos (AKEL, 2009, p. xi, xii).

Nascida em 1785, filha de um oficial da marinha britânica, Maria Dundas foi separada da mãe ainda pequena por razões que sua biógrafa Akel (2009) afirma não terem sido esclarecidas pela historiografia. Foi educada em um internato e teve pouco contato com o

pai, o Vice-Almirante George Dundas, na infância e juventude (*idem, ibidem*, p. xii). Em 1808, embarcou para Índia na companhia de seu pai e, a bordo do navio, conheceu o tenente Thomas Graham, com quem se casou ao final de 1809.

Em 31 de julho de 1821, a inglesa embarcou para a América do Sul com o já Comandante Graham, a bordo da Fragata *HMS Doris*. Em uma viagem que tinha por objetivo defender os interesses ingleses no contexto político-econômico da América do Sul. Sobre a missão dos tripulantes da Fragata *Doris*, Akel comenta: “Captain Thomas Graham was in charge of HMS Doris, a frigate destined to protect British interests in South America” (*id., ibid.*, p. 82).⁵

Depois de sua estada no Brasil, o casal zarpu para o Chile. No entanto, antes de aportar em Valparaíso, Thomas Graham faleceu. Surpreendentemente, Maria Graham, recusou a oferta da *Royal Navy* para que retornasse à Europa e permaneceu no país por quase um ano, onde estreitou relações com o Almirante Cochran e circulou livremente entre governantes, militares de alta patente e membros da alta sociedade em geral (*id., ibid.*, p. xiii).

Em 1823, Maria Graham retornou ao Brasil e aqui esteve em casa de Sir Thomas Hardy (LACOMBE, 1997, p.12) e, com o auxílio de seu ilustre conterrâneo e de outras pessoas da alta sociedade, pôde oferecer à imperatriz seus serviços de preceptora da futura rainha de Portugal, a princesa Maria da Glória. Foi prontamente aceita pelo imperador e sua esposa e lhe foi concedida uma licença para ir até à Inglaterra, a fim de adquirir livros e preparar-se melhor para sua nova função (*id., ibid.*, p. 13).

Em seguida, a inglesa regressou ao Brasil, onde permaneceu até 1824, quando foi dispensada por Pedro I por intrigas na Corte (*id., ibid.*, p.17).

Em 1827, aos 48 anos, casou-se com o pintor Augustus Wall Callcott, que se tornou *Lord* ao ser ordenado cavaleiro dez anos depois. Em 1842, aos 57 anos, Maria faleceu com sérios problemas de saúde tendo tido uma vida extraordinária. (*id., ibid.*, p. xiv).

Sua trajetória biográfica ímpar para uma mulher de seus dias – com oportunidades de navegar em uma época em que viagens não eram comuns a seu gênero e com acesso à educação em um tempo em que a maioria das

4 <http://www.amazon.com/Grahams-Journal-Voyage-Brazil-writing/dp/1602351872/ref=sr11?s=books&ie=UTF8&qid=1399326973&sr=1-1&keywords=maria+graham>. Acesso em 05 de maio de 2019.

5 Tradução livre: “O Capitão Thomas Graham estava no comando da *HMS Doris*, uma fragata destinada a proteger os interesses britânicos na América do Sul”.

mulheres era iletrada – dota seu relato de singularidades. Maria Graham era tão instruída que tomava parte até mesmo na decisão dos conteúdos a serem ensinados aos aspirantes que tripulavam o navio-escola *Doris*.

Observaremos na passagem seguinte que, ao se valer do pronome *we*, a viajante se coloca como sujeito das ações, inserindo-se no grupo que lidera a instrução dos jovens rapazes:

The books *we* intend our boys to read are:—history, particularly that of Greece, Rome, England, and France; an outline of general history, voyages, and discoveries; some poetry, and general literature, in French and English; Delolme, with the concluding chapter of Blackstone on the history of the law and the constitution of England; and afterwards the first volume of Blackstone, Bacon’s Essays, and Paley. *We* have only three years to work in; and as the business of their life is to learn their profession, including mathematics, algebra, nautical astronomy, theory and practice of seamanship, and duty as officers, with all the technicalities belonging to it,—this is all *we* dare propose (GRAHAM., 1824, p. 91, grifo meu)⁶.

6 “Os livros que desejamos sejam lidos por nossos rapazes são: história, particularmente da Grécia, Roma, Inglaterra e França; um esboço da história geral, viagens e descobertas; alguma poesia; e literatura geral em francês e inglês; Delolme, com o capítulo final de Blackstone sobre a história da lei e da constituição da Inglaterra; depois o primeiro volume de Blackstone, os Ensaios de Bacon, e Paley. Temos somente três anos para trabalhar, e como a tarefa da vida deles é aprender a profissão, incluindo matemática, álgebra, astronomia náutica, teoria e prática de navegação, e deveres dos oficiais, com todos os aperfeiçoamentos técnicos a ela ligados, isto é tudo quanto ousamos propor.” (GRAHAM, 1990, p.119)

Em suma, esta mulher pôde visitar o Brasil por três vezes na década de vinte do século XIX. A despeito do sobrenome que a acompanhou em suas publicações, Maria deixou documentos históricos de valor inestimável para a historiografia brasileira, ainda que muito inexplorados. Suas experiências renderam um relato de dois volumes. O primeiro, o já mencionado *Journal of a Voyage to Brazil*, publicado na Inglaterra e no qual narra suas duas primeiras visitas ao nosso país. Já o relato de sua terceira viagem, no qual descreve sua vida na corte de D. Pedro I e seu cotidiano como preceptora de D. Maria da Glória, encontra-se publicado nos Anais da Biblioteca Nacional, vol. LXVIII (MORAES, 2010, p.430).

É inegável que o comportamento pouco usual e controverso de Maria tenha gerado críticas severas até mesmo em sua viagem à Índia, onde – segundo sua biógrafa Akel (2009, p. 273) – teve que enfrentar o antagonismo de quase toda a tripulação. Verificamos também, em seu próprio relato, que a inglesa não era benquista pela sociedade lusitana aqui no Brasil, muito provavelmente por sua conduta considerada inadequada para uma mulher viúva e desacompanhada. Maria transcendeu o modelo europeu de feminilidade em diversos aspectos e recebeu, por isso, a devida retaliação de seus contemporâneos.

Foi uma dama que escolheu a aventura, a vida marinheira, a aprendizagem, o intelecto e a erudição dentre todas as outras opções que lhe estavam propostas enquanto mulher. Ainda que por vezes não perdoada e, portanto, ignorada no cânone historiográfico por suas escolhas em vida (*id.*, *ibid*, p.273), deixo aqui um breve resgate da memória de uma Oitocentista que ousou ser apenas “Maria”.

REFERÊNCIAS

- AKEL, Regina. *Maria Graham, A Literary Biography*. New York: Cambria Press, 2009.
- BOUGAINVILLE, Louis Antoine. (1771) *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la flûte l'Étoile, em 1766, 1767, 1768 & 1769*. Disponível em: https://play.google.com/books/reader?id=cgciCiW94cUC&printsec=frontcover&output=reader&authuser=0&hl=pt_BR&pg=GBS.PP9. Acesso em 05 de agosto de 2019.
- FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2010.
- GRAHAM, Maria. (1824) *Journal of a Voyage to Brazil and Residence There*. Disponível em: http://books.google.com.br/books?id=HxTj7myVQ0kC&printsec=frontcover&dq=maria+graham+brazil&hl=ptBR&sa=X&ei=vblVUdPhD4u89QSnP4CACg&redir_esc=y#v=onepage&q=maria%20graham%20brazil&f=false. Acesso em 29 de março de 2019.
- _____. *Diário de uma viagem pelo Brasil*. Trad. Américo Jacobina Lacombe. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1990.
- LACOMBE, Américo Jacobina (tradução). *Correspondência entre Maria Graham e a Imperatriz Dona Leopoldina*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1997.
- LAGO, Pedro Corrêa do. (2011). “O Miserável Rio de Janeiro de Maria Graham”. Disponível em: <http://revista-piaui.estadao.com.br/blogs/questoes-manuscritas/geral/o-miseravel-rio-de-janeiro-de-maria-graham>. Acesso em 04 de junho de 2019.
- LEITE, Míriam Lifchitz Moreira; MOTT, Maria de Lúcia Barros; APPENZELLER, Bertha Kauffmann. *A Mulher no Rio de Janeiro no Século XIX (Um índice de referências em livros de viajantes estrangeiros)*. São Paulo: Fundação Carlos Chagas, 1982.
- LEITE, Míriam Lifchitz Moreira (org). *A Condição Feminina no Rio de Janeiro, século XIX. Antologia de textos de viajantes estrangeiros*. São Paulo: EDUSP, 1984.
- _____. Mulheres e Famílias. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 9, n. 17, p. 143–178, 1988/ 1989.
- _____. *Livros de Viagem (1803-1900)*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1997.
- _____. Mulheres viajantes no século XIX. *Cadernos Pagu*, n. 15, p. 129-143, 2000.
- MORAES, Rubens Borba de. *Bibliographia Brasiliana*. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2010.
- PRATT, Mary Louise. *Os Olhos do Império: relatos de viagens e transculturação*. Tradução de Jézio Hernani Bonfim Gutierre. Bauru: EDUSC, 1999.



Figura 1 – Projeto da nova estação brasileira na Antártica
Fonte: Divulgação / Marinha do Brasil

O APOIO LOGÍSTICO DA MARINHA DO BRASIL AO PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO

“Um projeto como o PROANTAR nos une e pode nos dar coesão à medida que sentimos orgulho do que fazem a Marinha, as demais Forças Armadas e os nossos cientistas na Antártica.”

(Senador Cristovam Buarque, Presidente da Frente Parlamentar Mista de Apoio ao PROANTAR)

Aspirante (IM) Máira Ferreira Agostinho

INTRODUÇÃO

A Antártica é um continente com características ímpares que, desde o século XVII, despertam o interesse de cientistas de todo o mundo. “Com cerca de 14 milhões de km², é o continente mais frio, mais seco, mais alto, mais ventoso e o mais desconhecido de todos” (MACHADO e BRITO, 2006). Por isso, diversos países, hoje, mantêm suas bases no continente, assim

como seus cientistas, que trabalham diariamente em pesquisas nas áreas de oceanografia, hidrografia, biologia, geologia, antropologia e meteorologia.

No fim do século XVIII, diversos países reivindicaram esse território, motivados por sua localização privilegiada para construção de bases militares e aeroespaciais, por suas riquezas minerais, por sua grande influência sobre o

clima mundial e por sua rica biodiversidade marinha. Por isso, foi assinado, em 1959, por doze¹ países, o Tratado da Antártica, que institui a internacionalização da Antártica e permite a utilização do território exclusivamente para fins científicos. O Brasil, partilhando desses interesses, aderiu ao tratado em 1975.

Desde então, a Marinha do Brasil (MB), por meio da Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (SECIRM) em parceria com diversos ministérios, gere o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), cujo objetivo é promover a realização de pesquisa científica diversificada na região antártica e garantir a participação brasileira nas decisões sobre o futuro do continente. Por ser uma atividade complexa – devido à distância e à inospitalidade da região –, diversos setores da MB trabalham no planejamento e na coordenação deste programa para que todo o apoio logístico necessário seja prestado de forma coordenada e tempestiva.

A justificativa deste artigo se dá pelo fato de que, apesar de, atualmente, a presença do Brasil na Antártica estar sendo melhor divulgada nos principais meios de comunicação, o conhecimento sobre a importância do continente Antártico, assim como sobre as atividades realizadas pela MB no PROANTAR, ainda é escasso entre os brasileiros. Diante deste cenário, constrói-se o problema de pesquisa: de que forma o PROANTAR realiza atividades de tamanha importância para o Brasil diante das dificuldades de apoio logístico que a região Antártica apresenta?

O objetivo deste estudo é, portanto, demonstrar a importância da presença brasileira no continente Antártico, assim como analisar detalhadamente as atividades de planejamento e apoio logístico desenvolvidas pela MB, destacando as principais dificuldades inerentes a este ambiente hostil.

Com o objetivo de obter informações concretas sobre o posicionamento da MB em relação ao continente Antártico, assim como sobre a forma como é realizado o apoio logístico que possibilita a execução das atividades previstas no PROANTAR, optou-se por apoiar-se na publicação EMA-322 (O posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de interesse naval), na Doutrina de Logística Militar (DLM) e nos seguintes autores: Machado e Brito (2006) e Jesus e Souza (2007).

1 África do Sul, Argentina, Austrália, Bélgica, Chile, Estados Unidos, França, Japão, Noruega, Nova Zelândia, Reino Unido e União Soviética (MACHADO e BRITO, 2006).

Além da Introdução e das Considerações Finais, o presente artigo está organizado em outras duas seções: a seção 2 apresenta o Programa Antártico Brasileiro e a seção 3 apresenta as atividades de apoio logístico realizadas pela MB, organizadas de acordo com as funções logísticas definidas pela DLM.

O PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO

O PROANTAR foi iniciado em 1982, após a adesão do Brasil ao Tratado da Antártica decorrente de motivações científicas e político-estratégicas. Segundo Nascimento (2007), o programa teve como origem os Decretos nº 86.829 e 86.830, de 12 de janeiro de 1982, que resultaram na criação da Comissão Nacional para Assuntos Antárticos (CONANTAR) e na atribuição, à Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), da função de elaborar o projeto para sua implantação.

O PROANTAR possui abrangência e nível de participação nacionais, sendo, portanto, um Programa de Estado. Desse modo, para assegurar sua plena eficiência, é dividido em três vertentes: a da Ciência e Tecnologia, sob a responsabilidade do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações; a Ambiental, inerente ao Ministério do Meio Ambiente; e a Logística-Operacional, coordenada pela MB, com a orientação política do Ministério das Relações Exteriores (MRE). Além disso, diversas universidades e institutos de pesquisa estão envolvidos em pesquisas antárticas.

Objetivos do PROANTAR

A Antártica é um continente de cerca de 14 milhões de km² – equivalente a 10% do planeta Terra – que apresenta características ímpares: é o continente mais frio, mais seco, mais alto, mais ventoso, mais remoto, mais desconhecido e mais preservado de todos. Tais características o tornam um local de interesse global para a comunidade científica, que busca encontrar respostas para fenômenos da atmosfera, dos oceanos e da vida na Terra. O local possibilita a realização de pesquisas nas áreas de oceanografia, hidrografia, biologia, geologia, antropologia e meteorologia.

O interesse pelo continente ficou evidenciado em 1959, quando foi assinado por doze países o Tratado da Antártica, cujo objetivo é assegurar que a região seja usada para fins pacíficos, para cooperação internacional na pesquisa científica, e não se torne cenário ou

objeto de discórdia internacional. O Tratado também define, para os novos países participantes, a condição de realizar atividade científica continuada na região.

Segundo Jesus e Souza (2007), a condição do Brasil de país atlântico, situado a uma relativa proximidade da região antártica, e as óbvias ou prováveis influências dos fenômenos naturais que lá ocorrem sobre o território nacional, além de motivações estratégicas, geopolíticas, científicas e econômicas, fizeram com que o Brasil, no início da década de 1980, decidisse que deveria participar do Tratado da Antártica e adquirir o direito de decidir sobre o futuro do continente gelado. Para isso, foi necessária a criação do PROANTAR.

Portanto, o objetivo do Programa é atender à necessidade brasileira de se manter presente no continente Antártico, não apenas para garantir sua atividade continuada e seu direito à decisão sobre seu futuro, como também para possibilitar a pesquisa científica em um local ainda pouco compreendido pela humanidade, mas de grande influência no território nacional e no mundo.

Estrutura do PROANTAR

O PROANTAR é gerenciado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que representa o colegiado coordenado pelo Comandante da Marinha e é composto por diversos órgãos e instituições responsáveis pela condução das atividades brasileiras no continente Antártico. A Política Nacional para Assuntos Antárticos (POLANTAR) estabelece os princípios básicos, os objetivos e as diretrizes que devem ser seguidas por esses órgãos para que os compromissos assumidos no Tratado da Antártica sejam cumpridos.

A Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) assessora o Comandante da Marinha e executa as atividades pertinentes aos encargos técnicos e administrativos da referida Comissão. Para isso, ela recebe a assessoria de três grupos. O Grupo de Assessoramento (GA), constituído pelo Comitê Nacional de Pesquisas Antárticas (CONAPA), pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e demais instituições de pesquisa, cuja função é avaliar a relevância e acompanhar o desenvolvimento dos projetos. O Grupo de Operação (GO) estuda a viabilidade do apoio logístico aos projetos aprovados pelo GA e planeja a operação dos meios de apoio. Por fim, o Grupo de Avaliação

Ambiental (GAAM), coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), tem como objetivo avaliar o impacto ambiental das atividades científicas desenvolvidas no PROANTAR.

Segundo Nascimento (2007), os três grupos responsáveis pela implementação do Programa, além de seguirem as diretrizes internacionais, precisam afinar as suas ações entre si, segundo os princípios da Adequabilidade, Exequibilidade e Aceitabilidade – AEA. A adequabilidade está relacionada às diretrizes internacionais ambientais e científicas; a exequibilidade, à capacidade que o segmento de logística possui de suportar as especificações das propostas apresentadas; e a aceitabilidade, à disponibilidade de recursos para a realização das pesquisas.

Operações Antárticas

As expedições brasileiras à Antártica, denominadas Operações Antárticas (OPERANTAR), ocorrem anualmente e são divididas em duas fases. A primeira fase ocorre no verão antártico, entre os meses de outubro e março, quando é possível o acesso ao continente por meios navais e aeronavais. Seu início é marcado pela partida do Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) *Ary Rongel* e do Navio Polar (NPo) *Almirante Maximiano*, do Rio de Janeiro, rumo ao continente gelado. Nesse período, é prestado todo o apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). Na segunda fase, compreendida entre os meses de março a outubro, período do inverno antártico, só permanece na EACF, além de um pequeno grupo de pesquisadores, o Grupo Base – dez militares responsáveis por conduzir as atividades administrativas, de manutenção e de apoio às pesquisas no local durante os 365 dias do ano. Ao longo dessa fase, o apoio logístico é realizado por meio das aeronaves C-130 – Hércules, da Força Aérea Brasileira (FAB).

A OPERANTAR I ocorreu em dezembro de 1982, com a tarefa básica de realizar um reconhecimento hidrográfico, oceanográfico e meteorológico para selecionar o local onde seria instalada a futura Estação Brasileira. Foi composta pelo então recém-adquirido NApOc *Barão de Teffé* e pelo Navio de pesquisa da Universidade de São Paulo *Professor Besnard*. Seu sucesso concedeu ao Brasil a possibilidade de tornar-se um Membro Consultivo do Tratado da Antártica, assegurando a participação brasileira nos processos decisórios relativos ao futuro do continente.

No verão de 1984, o NApOc *Barão de Teffé* foi enviado para a OPERANTAR II com a missão de consolidar a presença brasileira na região com a construção da estação científica brasileira. Em fevereiro do mesmo ano, foi instalada a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), na Península Keller, Baía do Almirantado, Ilha Rei George. “A primeira equipe, composta de doze homens, guarneceu os 8 módulos da EACF, durante 32 dias, no período de verão, deixando-a desativada até o início da próxima Operação.” (Marinha do Brasil, 2015)

Em 1986, ocorreu a OPERANTAR IV, que marcou o início da ocupação permanente da Estação durante os 365 dias do ano, ratificando o esforço contínuo e progressivo desenvolvido desde o início das atividades. Em 1994, o NApOc *Ary Rongel* foi incorporado à MB, em substituição ao NApOc *Barão de Teffé*, e partiu rumo à OPERANTAR XIII. Em 2009, a MB incorporou o NPo *Almirante Maximiano* – mais bem vocacionado para pesquisa científica – que realizou sua primeira comissão ao continente gelado durante a OPERANTAR XXVIII.

Trinta e sete Operações Antárticas foram realizadas desde 1982, ocorrendo anualmente de forma exemplar. A continuidade desse trabalho é condição *sine qua non* para que o PROANTAR permaneça em atividade, pois fornece todo o apoio necessário para os militares e pesquisadores que se dedicam à produção de conhecimento sobre o continente gelado e sobre o futuro do planeta.

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELA MARINHA DO BRASIL

O PROANTAR conta com a participação de diversos órgãos, porém, ao atribuir à CIRM a competência para a sua elaboração e implementação, o Governo brasileiro atribuiu à MB grande parcela de responsabilidade em sua execução, uma vez que o Comandante da Marinha é o seu coordenador. Desse modo, para o êxito das OPERANTAR, torna-se imperativo o concurso de vários setores da MB em elevado grau de coordenação durante todo o ano.

Segundo o EMA-322, a MB coordena todas as atividades logísticas necessárias à realização de pesquisas científicas naquele continente, sendo responsável pela manutenção e operação da EACF durante todo o ano - estrutura, pessoal, abastecimento, programação, aquisição de equipamentos científicos e disponibilização

de roupas especiais para o frio, bem como pela manutenção dos navios polares. Coordena, ainda, o apoio prestado pela FAB para o transporte de pesquisadores, equipamentos e mantimentos.

Essa gama de atividades realizadas pela MB remete às funções logísticas apresentadas pela DLM, sendo elas: engenharia, recursos humanos, saúde, manutenção, salvamento, transporte e suprimento. Pretende-se, portanto, analisar, no campo de cada função logística, as atividades realizadas pela MB em apoio ao PROANTAR.

Engenharia

A Função Logística Engenharia, segundo a DLM, consiste no conjunto de atividades que são executadas visando ao planejamento e à execução de obras e de serviços, com o objetivo de obter e adequar a infraestrutura física e as instalações existentes às necessidades das forças. Dentre suas atividades, estão a construção, a ampliação, a reforma, a restauração, entre outras.

Um exemplo fulgente desta função no âmbito do PROANTAR é a construção e a manutenção da Estação Antártica Comandante Ferraz. Instalada em 1984 na Ilha Rei George, teve toda sua estrutura transportada pelo NApOc *Barão de Teffé*. Além disso, a MB também realizou atividades relativas ao planejamento estrutural da Estação e ao reconhecimento da localização mais adequada.

Segundo Jesus e Souza (2007), a EACF, até 2012, possuía área construída de mais de 2.300m², com capacidade de acolher 60 pessoas e propiciar o desenvolvimento de uma média anual de 20 projetos científicos. Suas instalações permitiram manter uma base de apoio e desenvolvimento de pesquisas científicas até o ano supracitado, quando foi destruída por um incêndio que afetou 70% de suas instalações.

Após o acidente, as pesquisas prosseguiram em alguns laboratórios que não foram afetados pelo incêndio e nos laboratórios dos navios Almirante Maximiano e Ary Rongel. Concomitantemente, foi realizado um exitoso e complexo planejamento logístico-operacional com a finalidade de retirar os destroços e instalar Módulos Antárticos Emergenciais (MAE) para dar continuidade aos projetos da antiga Estação. Segundo a Marinha do Brasil (2015), a OPERANTAR XXXI, responsável por essas atividades, foi considerada a Operação Antártica mais complexa já realizada.

Após a sua inauguração, em 15 de janeiro de 2020, a nova Estação está composta por 17 laboratórios, que abrigarão projetos de pesquisa e experimentos de diferentes disciplinas, sendo 14 no edifício principal e 3 em módulos isolados, áreas de vivência (alojamentos e espaços de convivência e de lazer), de operação e técnicas, e com área construída de cerca de 4,5 mil m². Com a atual estrutura, a Estação tem a capacidade de atender a uma população máxima de 64 pessoas no verão e 35 no inverno.

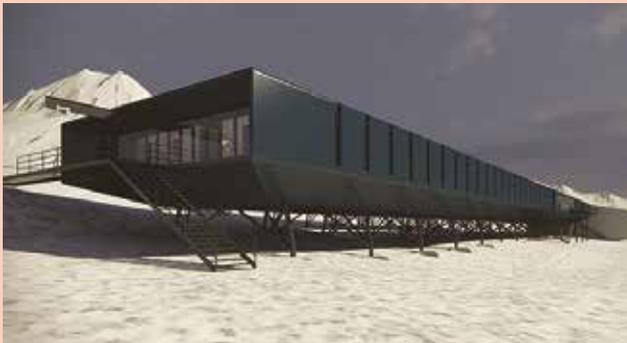


Figura 1 – Ilustração digital do projeto da nova Estação Comandante Ferraz

Fonte: Ministério da Defesa (2016)

Recursos Humanos

A Função Logística Recursos Humanos consiste no conjunto de atividades relacionadas com o gerenciamento do pessoal. Esse conjunto inclui o levantamento das necessidades, procura, admissão, preparação, administração e bem-estar e manutenção do moral.

Dentre as atividades realizadas pela MB no PRO-ANTAR, pode-se destacar a procura, a admissão e a preparação do pessoal que irá compor o Grupo-Base, atividade esta que transforma os recursos humanos em efetivos prontos para o serviço. Anualmente é aberto voluntariado aos Oficiais e aos Praças da MB para seleção do pessoal que irá compor o Grupo-Base do período seguinte. Inicialmente, os voluntários que se adequam aos requisitos de carreira necessários passam por avaliação médica e psicológica com profissionais especializados. Em seguida, são submetidos ao Teste de Preparação Antártico (TPA), organizado pela SECIRM e realizado nas dependências do Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia (CADIM), no Rio de Janeiro. Neste teste, juntamente com os demais participantes da OPERANTAR, os militares participam de dinâmicas de grupo e

recebem instruções sobre diversos assuntos, incluindo treinamentos de alpinismo e sobrevivência no mar e no frio. Essas instruções garantem o treinamento específico fundamental para a permanência dos representantes brasileiros na Antártica.

Outro aspecto também relevante, no que tange aos recursos humanos, é a preocupação que a MB possui com o bem-estar e a manutenção do moral dos militares e civis que se dispõem a passar meses longe de suas famílias, confinados em um ambiente hostil, que propicia grande desgaste mental e emocional. Tanto a Estação Antártica quanto os navios de apoio oferecem espaços de convivência e lazer, com conexão à internet, acesso à telefonia móvel e à TV a cabo. Esta foi, inclusive, uma das principais preocupações durante a elaboração do projeto da nova EACF que, além das características supracitadas, conta com biblioteca, ginásio e sala de vídeo.

Saúde

A Função Logística Saúde é o conjunto de atividades relacionadas com a conservação do pessoal, nas condições adequadas de aptidão física e psíquica, por intermédio de medidas sanitárias de prevenção e de recuperação. Dentre essas atividades estão o levantamento das necessidades, a determinação de padrões psicofísicos, a seleção médica, a medicina preventiva e a medicina curativa.

O levantamento das necessidades visa à determinação das necessidades de instalações, de pessoal e de material para o apoio de saúde em uma situação específica. Essa atividade é realizada de forma minuciosa, estudando as diversas situações que podem ocorrer no ambiente antártico e elencando todo pessoal e material de apoio necessário para solucioná-las. Faz-se o levantamento das necessidades das instalações, materiais hospitalares, medicamentos e profissionais necessários, principalmente para o período de inverno, quando o acesso ao continente é extremamente restrito. Uma vez quantificadas as necessidades de pessoal e de material, cabe às funções logísticas recursos humanos e suprimento, respectivamente, obter e prover os meios necessários.

A medicina preventiva é a atividade destinada a preservar a saúde física e mental dos recursos humanos, por meio de diagnósticos precoces. Esta atividade é realizada desde a primeira fase do processo seletivo, quando os voluntários passam por avaliação médica e

psicológica com profissionais especializados. Além disso, durante o verão antártico, psicólogos fazem acompanhamento e investigam o impacto comportamental do ambiente antártico nos indivíduos.

A medicina curativa é a atividade destinada ao tratamento de doentes e feridos, sob regime ambulatorial (pré-hospitalar) ou hospitalar, que tem por finalidade devolver ao homem as condições psicofísicas que o capacitem a retornar, o mais breve possível, às suas atividades normais. Tanto os navios que prestam apoio ao PROANTAR quanto à EACF disponibilizam médicos, estrutura para atendimento e medicamentos a todos os militares e pesquisadores. Além disso, possuem planejamento logístico para evacuação do doente ou ferido para centros médicos de maior porte para casos em que as estruturas existentes não sejam suficientes.

Atualmente, a Estação possui uma estrutura de saúde voltada principalmente para as principais doenças que possam atingir a região antártica. Além disso, está equipada com diversos materiais para salvamento, a exemplo de macas, mantas térmicas, desfibriladores, respiradores artificiais e cilindros de oxigênio, além de uma série de medicamentos para as mais diversas patologias. A estação possui, ainda, aparelhos para realização de exames com objetivo de obter diagnósticos.

Manutenção

A Função Logística Manutenção é o conjunto de atividades que são executadas visando a manter o material na melhor condição para emprego e, quando houver avarias, reconduzi-lo àquela condição. No âmbito do PROANTAR, compete à Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM) supervisionar a condução dos reparos e manutenção, executados nas Organizações Militares Prestadoras de Serviço (OMPS) subordinadas, dos navios, embarcações, viaturas e instalações antárticas.

Durante as OPERANTAR, os navios da Marinha, além de transportarem os pesquisadores e sua própria tripulação, transportam também força de trabalho do AMRJ para fazerem a manutenção da EACF. Profissionais especializados – soldados, carpinteiros, pintores, marceneiros, eletricitas e encanadores, dentre outros – são enviados para realizar obras de reparo, modificação estrutural e ampliação das instalações. Eventualmente, alguns equipamentos são trazidos para o Brasil, a fim de efetuar no Arsenal os reparos que não podem ser feitos na própria EACF.

Já a manutenção corretiva e preventiva dos navios ocorre nos diques e oficinas do AMRJ. Ela começa a ser realizada no mês de março, quando estes retornam ao Brasil e iniciam a preparação para próxima OPERANTAR.

Salvamento

A Função Logística Salvamento é o conjunto de atividades que são executadas visando à salvaguarda e ao resgate de recursos materiais, suas cargas ou itens específicos. Nesse conjunto estão o combate a incêndios, o controle de avarias, o controle de danos, a remoção, o reboque e o resgate de recursos materiais acidentados, cargas ou itens específicos.

O planejamento para salvamento no ambiente antártico deve ser feito de forma minuciosa. Uma vez que inexistente a possibilidade de um apoio logístico “extra” de forma imediata, é necessário que se tenha todo treinamento e material necessário para o pronto atendimento de qualquer emergência.

Tanto os navios, quanto os MAE e a nova EACF possuem equipamentos de combate a incêndio, controle de avarias e resgate de recursos humanos e materiais. Além disso, a função logística recursos humanos é responsável pelo treinamento do pessoal para correta utilização desses equipamentos e para demais procedimentos de salvamento. Em relação ao atendimento médico de emergência, os ambulatórios são equipados com mochilas de resgate que possuem todo material de saúde necessário como manta térmica, medicamentos e cilindro de oxigênio, entre outros.

A importância desta atividade ficou evidente em 2012, quando a EACF foi atingida por um incêndio que consumiu 70% de sua estrutura. Tendo seu início durante a madrugada, surpreendeu os militares e civis que lá se encontravam. Os demais integrantes perderam todos os seus pertences e foram imediatamente transferidos para estação chilena, com o apoio da Marinha Argentina, de botes da estação polonesa e de helicópteros da Força Aérea Chilena.

Esse acontecimento fez com que os responsáveis pelo projeto da nova EACF redobrassem a atenção quanto às atividades de salvamento, principalmente de combate a incêndio. Após a inauguração, a EACF pode contar com modernos sistemas de detecção, alarme e combate a incêndio. Além disso, para o isolamento dos setores da estação, foram construídas paredes pré-fabricadas em concreto celular com

10 cm de espessura, de grande resistência ao fogo. Nestes pontos, onde também estão posicionadas as principais saídas de emergência, existem antecâmaras com portas corta-fogo.

Em complemento, as estruturas da nova Estação foram concebidas em aço especial, e as suas fundações foram dimensionadas para resistir a ventos de até 200km/h, sendo ainda considerados, além das baixas temperaturas e atmosfera agressiva, os efeitos de eventuais abalos sísmicos e ciclos de congelamento e descongelamento do solo antártico.

Transporte

A Função Logística Transporte é o conjunto de atividades que são executadas visando ao deslocamento de recursos humanos, materiais e animais por diversos meios, em tempo e para os locais predeterminados, a fim de atender as necessidades. Segundo a DLM, a cooperação e o apoio mútuo entre as Forças são objetivos primordiais e indispensáveis para a obtenção do menor custo total da logística, maximizando, na Função Transporte, a eficiência e a eficácia.

No que tange ao transporte de pessoal e de suprimentos necessários ao funcionamento da EACF – combustível, equipamentos, gêneros, material comum, medicamentos etc. –, a maior parte, atualmente, é levada do Brasil durante as OPERANTAR, pelos navios NApOc *Ary Rongel* e NPo *Almirante Maximiano*. Segundo a Marinha do Brasil (2016), o primeiro possui capacidade de operar dois helicópteros UH-12/13 (Esquilo) e acomodar uma tripulação de até 105 pessoas, entre militares e pesquisadores, enquanto o segundo possui capacidade de operar duas aeronaves UH-12/13 (Esquilo) ou IH-6B (Bell Jet Ranger) e acomodar uma tripulação de até 115 pessoas. Eles também trazem de volta ao Brasil o material retirado do continente Antártico – amostras coletadas, lixo gerado, equipamentos inoperantes etc.

Além disso, segundo Vieira (2019), o Contra-Almirante Sergio Gago Guida, Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, em entrevista na cidade chilena de Punta Arenas, afirmou que a MB pretender fazer a aquisição de um navio quebra-gelo, que possibilitará a extensão do período dos cientistas na EACF. Segundo o secretário da CIRM, “O NApOc *Almirante Ary Rongel* já está numa situação precária e nós precisamos substituí-lo. Conseguimos apoio do Congresso e recursos do Executivo para fazer um na-

vio quebra-gelo com capacidade de romper gelo de um ano com até 1m de espessura.”

Complementando o esforço logístico desempenhado pelos navios da Marinha, a FAB realiza anualmente cerca de dez voos de apoio ao PROANTAR, transportando pessoal e carga entre o Brasil e a Antártica, agilizando as substituições das equipes de pesquisadores e o ressuprimento da EACF com o lançamento de carga por paraquedas, durante o inverno.

Para o deslocamento no continente Antártico, a EACF é equipada com motos de neve, quadriciclos, lanchas e botes. Esses equipamentos são utilizados para manutenção, carregamento de material, deslocamento para atividades mais distantes, além de fazerem o deslocamento entre os navios e o continente.

Suprimento

A Função Logística Suprimento é o conjunto de atividades que tratam da previsão e da provisão do material, de todas as classes, necessário às organizações e forças apoiadas. Nela estão incluídos o levantamento de necessidades, a obtenção e a distribuição.

A dificuldade de acesso ao continente Antártico, principalmente no inverno, requer um planejamento rigoroso e detalhado, de forma que a EACF seja sempre capaz de atender a todas as demandas, considerando, inclusive, a possibilidade de atrasos e a falta de abastecimento por motivos de força maior. Por isso, o armazenamento de gêneros alimentícios, material comum, combustível, entre outros itens necessários ao funcionamento da estação, é planejado para o período de um ano.

Segundo o Memorando nº 4, de 3 de maio de 2010, do Ministério da Defesa, é responsabilidade da Secretaria-Geral da Marinha (SGM) a supervisão do abastecimento da EACF, do NApOc *Ary Rongel* e do NPO *Almirante Maximiano*, no que concerne à obtenção e à distribuição de material comum e de gêneros e à armazenagem, ao controle e distribuição de combustíveis relativos às OPERANTAR. Por isso, diversos órgãos da MB e extra-MB trabalham durante todo o ano para que, no inverno antártico, os navios brasileiros sejam abastecidos com os gêneros, combustíveis e demais materiais que serão transportados para a EACF.

Durante o período em que se encontram no Rio de Janeiro, o abastecimento dos navios é coordenado pela Estação de Apoio Antártico no Rio de Janeiro (ESANTAR-Rio). Esta estação, com o apoio da SECIRM, é

responsável pelo provisionamento de material comum e de gêneros. Após a partida, os navios realizam uma breve parada na Estação de Apoio Antártico em Rio Grande (ESANTAR-FURG), que é administrada pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG) e fornece itens como vestimentas especiais e equipamentos para refúgios, acampamento, alpinismo, deslocamento no gelo e habitações móveis. Tal procedimento também é adotado em relação aos C-130 Hércules da FAB.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, o objetivo deste trabalho foi demonstrar a importância da presença brasileira no continente Antártico, assim como analisar detalhadamente as atividades de planejamento e apoio logístico desenvolvidas desde 1982 pela MB para prover, ao longo de todo o ano, as condições necessárias para a realização de pesquisas científicas na região.

Primeiramente, foi realizada uma explanação sobre as características do continente Antártico, destacando a dificuldade de apoio logístico enfrentada. Em seguida, foram apresentadas as motivações brasileiras para a adesão ao Tratado da Antártica e para a consequente criação do PROANTAR. Posteriormente, foi apresentada a estrutura do Programa, com seus principais membros e respectivas atribuições, destacando a grande responsabilidade conferida à MB no que se refere à

atribuição, à CIRM, de sua elaboração e implementação. Discorreu-se, ainda, sobre como são realizadas as Operações Antárticas e quais mais se destacaram.

De posse destas informações, consideradas essenciais para compreender o papel da MB no apoio ao continente Antártico, optou-se por analisar as atividades agrupando-as de acordo com as funções logísticas definidas pela DLM – engenharia, recursos humanos, saúde, manutenção, salvamento, transporte e suprimento. Desta forma, foi possível perceber a essencialidade do trabalho da MB no planejamento e na execução de cada uma destas. Indiscutivelmente, sem a coordenação e o empenho dos diversos setores da MB envolvidos no PROANTAR, não seria possível a continuidade do Programa.

Ainda que, atualmente, a presença do Brasil na Antártica esteja sendo melhor divulgada nos principais meios de comunicação, as informações abordadas no presente artigo ainda não são de amplo conhecimento da população. É necessário, portanto, que os brasileiros reconheçam a importância deste Programa, assim como do árduo trabalho realizado pela MB para garantir o desenvolvimento de pesquisas científicas nesta região de difícil acesso, porém extremamente importante por suas riquezas minerais, por sua grande influência sobre o clima mundial e por sua rica biodiversidade marinha.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-322 – O posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de interesse naval. Brasília, 2017.

DELAQUA, Victor. 11º Lugar Concurso Internacional Estação Antártica Comandante Ferraz/Estúdio 41. *Arch Daily*, 2013. Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/01-109759/1o-lugar-concurso-internacional-estacao-antarctica-comandante-ferraz-slash-estudio-41> >. Acesso em: 20 ago. 2019.

JESUS, Dennis; SOUZA, Haynnee. *As atividades da Marinha do Brasil na Antártica*. Brasília, DF, 2007. Disponível em: < <https://revistas.ufrj.br/index.php/oa/article/download/8054/6498> >. Acesso em: 15 abr. 2019.

MACHADO, Maria Cordélia; BRITO, Tânia. *Coleção explorando o ensino: Antártica*, v. 9. Brasília, DF, 2006. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/livroant.pdf> >. Acesso em: 20 maio. 2019.

Marinha do Brasil. *Programa Antártico Brasileiro*. 2015. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/secirm/proantar> >. Acesso em: 10 abr. 2019.

_____. *Reconstrução da Estação Antártica Comandante Ferraz*. 2018. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/secirm/reconstrucao> >. Acesso em: 20 ago. 2019.

_____. **Tratado da Antártica e Protocolo de Madri**. 2. ed. Brasília, DF, 2016. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/tratado-protocolo-madri.pdf> >. Acesso: 17 ago. 2019.

Ministério da Defesa. **Antártica terá nova Estação Brasileira de pesquisa científica**. 2016. Disponível em: < <https://www.defesa.gov.br/noticias/18428-antartica-tera-nova-estacao-brasileira-de-pesquisa-cientifica> >. Acesso em: 10 ago. 2019.

_____. **Doutrina de Logística Militar**. 2. ed. Brasília, DF, 2002.

_____. Memorando nº 4, de 3 de maio de 2010. **Apoio da MB às Operações Antártica**. Brasília, DF, 2010.

NASCIMENTO, Cláudia. **O Programa Antártico Brasileiro – PROANTAR: questões de gestão e representação da informação no contexto da produção científica**. Rio de Janeiro, RJ, 2007. Disponível em: < <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000009/000009fd.pdf> >. Acesso em: 15 abr. 2019.

NPo Almirante Maximiano. **Naval**. Disponível em: < <https://www.naval.com.br/ngb/A/A128/A128.htm> >. Acesso em: 20 ago. 2019.

VIEIRA, José. **Marinha construirá navio quebra-gelo para auxiliar pesquisas na Antártida**. *Correio Braziliense*. Punta Arenas, mar. 2019. Disponível em: < <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2019/03/11/interna-brasil,742183/marinha-construira-navio-quebra-gelo-para-pesquisas-na-antartida.shtml> >. Acesso em: 28 ago. 2019.

EMGEPRON

EXPANDINDO SEUS HORIZONTES



A Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON é uma empresa pública criada em 09/06/1982, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil. Tendo em vista a necessária adaptação da cultura organizacional vigente às transformações impostas pelas boas práticas de mercado, vem aperfeiçoando para se tornar a empresa mais competitiva no seu âmbito. Nesse escopo, a Empresa delineou seus três focos de negócios, que são:



Gerenciamento de Projetos Estratégicos da Marinha, como as Fragatas Classe "Tamandaré" e o Navio de Apoio Antártico.



Economia do Mar, que engloba uma vasta gama de serviços relacionados aos segmentos de negócio do mar.



Plataforma de Exportação de Produtos de Defesa, em especial as Munições fabricadas pela Marinha, e a Intervenção Técnica.

Desta forma, a Empresa se apresenta como uma propícia alternativa para as Forças Armadas e diversas organizações públicas e privadas que buscam solucionar suas demandas específicas, que não fazem parte de seus ambientes de negócios, mas fazem para a EMGEPRON.



PARTICIPAÇÕES DA MARINHA EM FORÇAS DE PAZ DA ONU

UNAVEM I: APENAS UM BREVE DEPOIMENTO SOBRE COMO TUDO COMEÇOU

*“Quanto mais distante no passado você puder olhar,
mais distante no futuro poderá ver”.*

Winston Churchill

Capitão de Mar e Guerra (Ref-FN) Paulo Roberto Ribeiro da Silva¹

INTRODUÇÃO

O conhecimento da gênese dos acontecimentos é essencial para que se tenha uma opinião abalizada ou se emita um juízo de valor consistente a respeito de determinada situação. O ser humano anseia por respostas rápidas e completas para os seus questionamentos,

sobretudo no mundo atual em que o conhecimento trafega na velocidade das máquinas, sempre o impulsionando para novas dúvidas e perplexidades.

Quando surge uma situação nova, isto frequentemente estressa os envolvidos, exigindo procedimentos inéditos, ainda não amadurecidos e otimizados e, portanto, passíveis de críticas, algumas vezes descontextu-

¹ Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval.

alizadas e prematuras, o que as tornam inoportunas e dispensáveis; outras, válidas e oportunas, contribuem para o aperfeiçoamento das ações e o engrandecimento da instituição.

Qualquer pioneirismo aporta em si uma grandeza incomensurável, seja pelo seu natural ineditismo, seja pela ausência de procedimentos padrão consolidados que o oriente e aponte o “caminho das pedras”. Nesses contextos, o importante é ser compreensivo e receptivo aos novos “modi operandi” que se tornarão válidos ou não, dependendo das vivências futuras.

O Brasil, no geral, e a Marinha do Brasil (MB), em particular, tinham uma carência endêmica quanto à participação em forças de paz da Organização das Nações Unidas (ONU) até o final da década de 80 do século passado. O Exército Brasileiro (EB) trazia em sua bagagem a experiência de Suez; já a MB somente havia participado de uma forma pontual com um (1) observador no conflito Índia – Paquistão nos idos de 1960, o que em termos objetivos não agregou substanciais informações nesse tipo de envolvimento.

Neste trabalho, o autor, em primeira pessoa, procura narrar sua experiência inédita e, portanto, pioneira neste tipo de operação, atualmente já considerada rotineira e plena de suportes em todos os sentidos. O que espetaculariza este relato não é apenas o desfiar de problemas, dificuldades e desafios; senão o registro histórico inexistente de um acontecimento único que gerou transformações, não só por descortinar um novo horizonte, mas, sobretudo por permitir a execução de novos procedimentos e, assim, capacitar a instituição a operar com maior frequência no cenário internacional, onde agora pode melhor se avaliar e, conseqüentemente, aperfeiçoar-se.

COMO TUDO COMEÇOU

Estamos na primavera de 1988, um final de tarde como outro qualquer em um gabinete de Almirante. Muito trabalho, acerto de pendências e de agenda; enfim, um sem-número de tarefas rotineiras. O Contra-Almirante Fuzileiro Naval (FN) Haroldo Luis Rodrigues, Comandante da Tropa de Reforço², havia se ausentado para cumprir mais uma de suas obrigações e o Assistente³, Capitão de Corveta – CC (FN)

2 Tropa de Reforço – Uma das duas Grandes Unidades (GU) que compõem a estrutura da Força de Fuzileiros da Esquadra do Corpo de Fuzileiros Navais; a outra é a Divisão Anfíbia.

3 Assistente – Oficial que exerce a função de Chefe de Gabinete.

Paulo Roberto Ribeiro da Silva (o autor) se mantinha a bordo com o “staff”, fechando um relatório e preparando uma palestra.

Por volta das 17h30min, soou o telefone como só acontece nestes horários em gabinetes de autoridade. Prontamente atendi e identifiquei pela voz já familiar o Almirante de Esquadra (FN) Coaraciara Bricio Godinho, Comandante Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (ComGerCFN). Após as conversações iniciais de praxe, ele me indagou sobre o Alte Haroldo, pois tinha urgência em lhe falar. Participado sobre a sua ausência, afirmou que o assunto era sigiloso e que precisava me consultar, antes mesmo de o levar ao meu Chefe, no que exigiu especial discricção.

– Como está o seu inglês? Indagou de imediato. Respondi que estava fazendo um curso de inglês na Barra da Tijuca, bairro onde morava.

– Pois bem! Afirmou ele. Acabei de receber uma ligação telefônica do Ministro da Marinha, Alte Esq Saboia, informando-me que a Marinha do Brasil (MB) havia conseguido, após muito esforço, uma (1) vaga em um contingente de Observadores Militares, constituído por oficiais do Exército Brasileiro (EB), cuja missão era integrar uma Força de Manutenção de Paz em Angola (UNAVEM - United Nations Angola Verification Mission). Prosseguindo, questionou-me sobre os meus possíveis impedimentos e desejou saber a minha opinião sobre o seu desejo de me indicar, pois ainda não era uma decisão. Apesar do efeito surpresa, consegui me recompor, arrumar as ideias e perguntei sobre a duração da missão, a existência ou não de algumas facilidades etc. Obtive respostas incompletas, haja vista o ineditismo e a urgência que o tema aportava.

Nessa ocasião, já estava desquitado havia dois (2) anos, fato este que me desonerava em parte de uma série de compromissos familiares, apesar de que, caso aceitasse o convite, inseriria no contexto outros de natureza emocional, como distância de minhas duas (2) filhas, da minha mãe viúva e dos parentes e amigos. Ademais, nesse ano de 1988, estava concluindo o curso de Análise de Sistemas, o que atenuava as obrigações, para que eu me ausentasse do Brasil por tempo indeterminado, como ainda se configurava a missão até aquele momento.

Após essa série de questionamentos de parte a parte, finalmente o Alte Coaraciara efetuou a pergunta decisiva.

– Aceita ou não?

De pronto respondi afirmativamente. Então, disse ele:

– Mantenha sigilo sobre a nossa conversa até eu falar com o Haroldo amanhã pela manhã.

E assim foi feito. No dia seguinte os Almirantes se conversaram e tudo ficou acertado e começou a ser formalizado. Foram estabelecidos os primeiros contatos com o EB e ficou decidido que eu seria colocado à disposição do Comando Militar do Leste (CML), onde, juntamente com os demais seis (6) outros oficiais do EB, iniciaria os exames de saúde e os inúmeros trâmites operativos e administrativos no Rio de Janeiro e Brasília, com vistas à tão inusitada missão.

Já estava se aproximando o final de 1988, quando finalmente fui movimentado (transferido) para o EB e comecei de fato todo o processo preparatório para a missão. Nada existia! Não havia experiência anterior consolidada a respeito da preparação de pessoal para Forças de Paz. Tudo era inédito, apesar de o EB possuir um histórico mais consistente que a MB. Quanto a mim, o EB ventilou até mesmo a possibilidade de que eu usasse o seu fardamento, tanto que já o havia recebido junto às demais andainas (apetrechos) para a missão. Após contatos junto ao ComGerCFN, recebi alguns camuflados (uniformes) extras, com os quais, juntamente com alguns itens fornecidos pelo EB, finalmente, pude prontificar um uniforme “padrão” de observador naval da ONU.

O exame de saúde a que fui submetido no EB em Brasília foi extremamente rigoroso. Jamais havia sido tão checado e “virado do avesso”. Até mesmo ultrasonografias com vistas a detectar futuras possibilidades de problemas foram realizadas. Entrevistas e sondagens psicológicas se seguiram. E as vacinas! Foram muitas e simultâneas. Ainda hoje me lembro das noites solitárias e em claro, ardendo em febre devido às reações, no Hotel de Trânsito da Marinha em Brasília (Hotel St. Paul).

Tudo era novidade na MB. Como seria o pagamento? Os nossos militares no exterior normalmente recebiam por Londres ou Washington. E quem fosse para a África, para Angola, para um país em guerra? Ninguém sabia a resposta. O dia da partida se aproximava e as interrogações se acumulavam. A múltipla subordinação (MB, EB e ONU) causava-me embaraço. Algumas autoridades navais cobravam-me relatórios periódicos; o EB, informalmente, demandava por meio do mais antigo a situação em andamento; a ONU, por

sua vez, informava-nos que ao estar sob a sua tutela, ao sermos “boinas azuis”, somente deveríamos nos reportar (prestar contas) sobre nossos trabalhos a ela e a mais ninguém.

Perdido nesse emaranhado de dúvidas buscava algumas certezas que teimavam em se esconder. Finalmente, em final de janeiro de 1989, ficou decidido que os sete (7) observadores brasileiros seguiriam para Luanda em dois (2) contingentes. Fui incluído no segundo juntamente com três oficiais do EB que partiriam em 13 de março 1989.

A missão em Angola – UNAVEM (posteriormente denominada UNAVEM I, como consequência da criação da UNAVEM II) já estava sendo montada, ainda de maneira incipiente, desde o final de 1988. A chefia da missão era de um Oficial General do EB – General de Brigada Péricles Ferreira Gomes, militar dotado de invejáveis atributos pessoais e profissionais. Homem sábio e politicamente hábil, desde o princípio soube agir com equilíbrio e moderação na resolução dos inúmeros conflitos que diuturnamente surgiam entre as partes envolvidas. O Quartel General situava-se na capital angolana (Luanda). O Mandato da UNAVEM era fiscalizar a retirada gradual das tropas cubanas do território angolano, que já perdurava por cerca de 14 anos. Essa operação fazia parte de um contexto mais amplo que visava à retirada das tropas sul-africanas da Namíbia e sua subsequente independência, processo este monitorado pela UNTAG (United Nations Transition Assistance Group), uma outra missão da ONU.

Estamos falando muito de história e para que possamos embasar com consistência nosso relato, creio ter chegado a oportunidade de começarmos a contextualizar mais detalhadamente o momento histórico e político que levou à criação da UNAVEM I, para que possamos compreender mais densamente os acontecimentos e seus desdobramentos.

EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Angola era uma colônia portuguesa desde o final do século XV, quando Diogo Cão (um navegador português) a descobriu e iniciou a sua exploração. Nesses mais de quatro séculos, Portugal conduziu o processo de colonização de maneira diversificada, sempre em função do contexto internacional, que ora incentivava esta prática, ora a condenava. Na fase inicial a tratava simplesmente como uma colônia de exploração, não se importando devidamente em sua

interiorização e, naturalmente, em fixar sua presença além do litoral, o que mais tarde lhe traria amargas consequências. Somente no primeiro quartil do século XX, iniciou-se a interiorização de maneira eficaz, o que exigiu tremendo esforço, devido aos diversos embates com povos ainda não contactados e, portanto, resistentes à ocupação lusitana.

Em meados do século passado, Portugal gradualmente passou a considerar Angola como uma extensão portuguesa, uma província ultramarina. Desta forma, começou a investir pesadamente em seu desenvolvimento e infraestrutura. Com relação à população nativa, não foi dada a devida importância, impedindo ou, quando não muito, dificultando o seu acesso à educação, mormente aos níveis mais elevados, o que lentamente foi consolidando um ambiente discriminatório e segregacionista, apesar de enfaticamente negado.

A partir da década de 60 do século XX, iniciou-se de maneira decisiva o processo de descolonização no continente africano. O Reino Unido e a França capitanearam esse processo, muitas vezes o protagonizando, alcançando com isso resultados políticos e econômicos favoráveis. O que não aconteceu com Portugal, que reticente em cambiar suas estratégias colonialistas, manteve-as teimosamente não reconhecendo oportunamente o direito de determinação dos povos, o que acarretou consequências desastrosas.

O movimento revolucionário com vistas à descolonização e à tão almejada independência de Angola começou com a **União das Populações de Angola (UPA)** que foi fundada em dezembro de 1958 na cidade de Acra, no Gana, e teve como principal dirigente Holden Roberto. Pouco tempo depois da sua fundação, a UPA transfere-se para Léopoldville⁴. Os primeiros atos políticos da UPA se deram em dezembro de 1958 quando Holden Roberto participou nas Conferências Pan-Africanas e Afro-Asiáticas e na Conferência dos Neutralistas⁵ em Belgrado.

Em território angolano a ação política da UPA se iniciou em outubro de 1959 com uma série de distribuições de panfletos nas regiões de Nóqui, Bembe, São Salvador e Buela. A UPA estendia a sua influência, sobretudo, no norte de Angola junto da etnia **Backongo**, de onde era originário o seu líder.

4 Léopoldville – denominação antiga da capital do Zaire (hoje Congo), remontando ao período colonial belga.

5 Neutralistas – países que seguiam a doutrina que implicava na recusa de se integrar a um dos dois grandes blocos políticos no período da Guerra Fria.

Em 15 de março de 1961 iniciam-se os massacres em Angola, onde foram assassinadas, indiscriminadamente, a catana (grande facão), centenas de mulheres, crianças e idosos nas zonas rurais do norte de Angola, portugueses e angolanos brancos, além de membros da etnia **Bailundo**, que eram percebidos como reticentes ao movimento. De imediato a responsabilidade pelas ações foram reivindicadas pela UPA, o que viria a marcar, de forma negativa, o movimento ao longo dos anos.

Outro movimento decisivo na luta anticolonial foi o **Movimento Popular para a Libertação de Angola (MPLA)** que surgiu no fim dos anos 1950 da fusão de vários pequenos grupos anticoloniais, inclusive da recentemente constituída célula de Luanda do Partido Comunista Português, liderado por Antonio Agostinho Neto, iniciando suas ações entre os finais dos anos 1950 e princípio dos anos 1960, agrupando as principais figuras do nacionalismo angolano, entre estudantes no exterior, sobretudo em Portugal - e lutadores contra o colonialismo que fugiam do interior de Angola.

Após ter recusado uma frente única de combate em conjunto com o MPLA, temendo uma possível subalternização da UPA àquele movimento, Holden Roberto funde em março de 1962 a UPA com o **Partido Democrático de Angola**, dando origem à **Frente Nacional de Libertação de Angola (FNLA)**. Ainda durante esse ano, a FNLA proclama o **Governo da República de Angola no Exílio (GRAE)**. O GRAE era liderado por Holden Roberto, que ocupava o cargo de Primeiro-Ministro, no entanto também lá se encontrava Jonas Savimbi, membro da FNLA, cabendo-lhe o cargo de Ministro dos Negócios Estrangeiros. Em 1963, o GRAE é reconhecido pela Organização de Unidade Africana (OUA).

A **UNITA**, acrônimo de **União Nacional para a Independência Total de Angola**, era mais um movimento anticolonial angolano, foi fundada em 1966 por dissidentes da FNLA e do GRAE liderados por Jonas Savimbi. Após a sua formação, a UNITA, necessitando de apoios externos, buscou apoio na China, uma vez que os outros grandes países, passíveis de apoiar uma guerrilha anticolonial em Angola, já tinham compromissos com a FNLA ou com o MPLA. A preocupação dominante da UNITA foi, no entanto, a de se assegurar com o apoio dos **Ovimbundu**, a maior etnia em Angola, à qual o próprio Savimbi pertencia. A UNITA vai travar operações de guerrilha no Leste do então

território colonial, sem conseguir chegar ao Planalto Central, “habitat” dos Ovimbundu, entre os quais desenvolveu, no entanto, um intenso trabalho de mobilização política.

Ao longo de todo esse processo revolucionário, Portugal vinha se desgastando em todos os sentidos. Politicamente, estava isolado internacionalmente por ser um dos últimos remanescentes a resistir em conceder a independência de suas colônias, o que já havia acontecido com as suas congêneres inglesas e francesas; economicamente, o país encontrava-se em crise, não suportando mais em adiar o epílogo de uma guerra custosa em diversas frentes; socialmente, as perdas humanas eram tremendas e os portugueses já não toleravam um custo tão elevado para manutenção de terras além-mar; e finalmente, como catalisador dessa reação explosiva, crescia em Portugal uma oposição ferrenha ao governo autocrático de Oliveira Salazar e a seus admiradores. Como decorrência de todas estas condicionantes o país foi naturalmente conduzido para a Revolução dos Cravos em 25 de abril de 1974.

Portugal enfim anunciou a sua intenção de se retirar de suas colônias, o que ensejou condições para que as lideranças dos três movimentos angolanos iniciassem negociações com as autoridades portuguesas e a 12 de outubro assinassem em Kinshasa⁶ um acordo de cessar-fogo. Em janeiro de 1975, a FNLA, o MPLA e a UNITA tornaram-se signatários dos **Acordos de Alvor**, no qual se determinou o dia 11 de novembro do mesmo ano como a data da independência de Angola. No entanto, a partir de março, a FNLA tentou quebrar a posição do MPLA em Luanda e com o apoio da UNITA envolveram-se em um conflito armado contra o MPLA.

Iniciou-se um período de conflito militar entre FNLA e MPLA que perdurou até 1976. Durante esse período, a FNLA passou a ser vista como o principal bastião contra a influência comunista que se registrava na nova Angola independente, o que implicou algum apoio internacional, sobretudo dos EUA, do Zaire e da África do Sul, ao mesmo tempo em que contava com o contributo de antigos elementos do exército português e de mercenários estrangeiros. Contudo, as forças militares da FNLA falharam na entrada em Luanda antes da declaração de independência e as derrotas militares se sucederam perante o exército do MPLA e seus aliados cubanos.

6 Kinshasa – denominação atual da capital do Congo (Zaire).

O MPLA proclamou um estado de partido único e a UNITA e a FNLA passaram a ser consideradas ilegais, e ambas retomaram, sem demora, a luta armada contra o MPLA. Iniciou-se assim a Guerra Civil Angolana que durou até 2002 e, para lá das dinâmicas internas, foi condicionada pela Guerra Fria que prevaleceu, internacionalmente, durante boa parte daquele período. Ao mesmo tempo, a UNITA continuou a se beneficiar de um enraizamento não apenas entre os **Ovimbundu**, mas também em parte das etnias do Leste. Esta constelação permitiu à UNITA manter e diversificar os seus apoios externos, enfrentando as forças governamentais não apenas com táticas de guerrilha, mas por vezes em combate “convencional”, e controlando partes do território durante fases de extensão significativa.

É frequente, numa leitura etnolinguística e racial da política angolana vincular o MPLA à região dos **Um-bundu** e ao segmento populacional dos mestiços. Esta leitura corresponde a uma realidade inicial que, no entanto, foi superada numa medida considerável, pela inclusão de elementos de outras origens, tanto nos quadros como na base social de apoio.

O COMEÇO DA UNAVEM EM ANGOLA

O princípio das coisas sempre é difícil. O desconhecido nos assusta. A falta de informações nos impede de realizar um planejamento consistente, a fim de reduzirmos as incertezas e sua carga de surpresas. Isto de fato foi uma das tônicas na UNAVEM.

Ao pisarmos o território angolano e após as apresentações de praxe, fomos (os membros do 2º contingente) encaminhados ao Hotel Presidente, situado na orla marítima da baía de Luanda – na Avenida Quatro de Fevereiro (data do início da luta armada contra os portugueses, segundo o MPLA), nossa residência temporária até que as instalações definitivas estivessem plenamente prontas.

O Quartel-General da UNAVEM, nosso futuro local de trabalho e residência na capital, era um condomínio de casas alugado pela ONU, denominado ESPA, a cerca de 15 Km do centro. Localizava-se nas proximidades da vila residencial do GAMEK (Gabinete de Aproveitamento do Médio Kwanza – Consórcio internacional criado por Angola para gerenciar todas as fases de construção da hidrelétrica de Capanda), onde a empresa brasileira Odebrecht, a principal integrante, mantinha as residências de seus funcionários que estavam envolvidos naquela construção, situada na pro-

víncia de Malange, no curso do rio Kwanza – o maior rio perene e totalmente nacional.

A vila da ESPA, nosso QG, foi organizada por países. Cada contingente ocupava uma mesma residência. A casa que se situava ao fundo junto à piscina era a “Casa do Brasil”. Do nosso lado esquerdo era a “Casa da Jordânia” e do direito era a “Casa de uma funcionária de médio escalão” de nacionalidade síria. As demais residências eram as Casas da Argentina, da Índia, da Noruega, da Tchecoslováquia, da Iugoslávia, da Argélia, da República Popular do Congo (Congo-Brazaville) etc.

Cerca de uma semana após a nossa chegada, fomos finalmente transferidos para a Vila da ESPA. Nesse ínterim nos ambientamos e recebemos orientações e adestramentos sobre a missão. Um dos maiores problemas visualizados nesta fase inicial foi o idioma inglês, haja vista que ele não era a “home language” de nenhum dos contingentes. Tivemos que nos esforçar ao máximo para “traduzir” os sotaques, erros e gírias dos nossos companheiros de missão. O problema tomou tamanho vulto que houve até o risco de alguns oficiais serem repatriados por falta de proficiência na língua inglesa (não foi o caso de nenhum oficial do contingente brasileiro).

Outra deficiência observada na fase inicial foi o procedimento fonía (PROFON) em inglês. Houve a necessidade de um adestramento especial ministrado pelos oficiais noruegueses, com vasta experiência em operações da ONU. Nesta fase de adaptação o recurso era dizer:

– “Say again! You are very distorted! There are a lot of noise! Say again, please!”

Tudo isto com a finalidade de ganhar tempo e tentar adivinhar o que estavam querendo nos transmitir.

Apesar dos pequenos percalços, em essência a missão estava começando relativamente bem. Os propósitos iniciais estavam sendo atingidos e não havia ainda nada que a pudesse macular; mas os probleminhas, estes sempre continuavam. De repente se descobriu que significativo número de observadores não sabia conduzir com habilidade viaturas 4x4 (tração total) em terrenos arenosos e lamacentos. Tornou-se frequente receber notícias sobre membros do contingente da UNAVEM em dificuldades com suas viaturas. Foi então realizado um teste de verificação e um novo adestramento surgiu para aqueles que não alcançavam um nível aceitável.

Para que a ONU pudesse se desincumbir das inúmeras tarefas simultâneas e distantes até mesmo por milhares de quilômetros, fomos divididos em equipes (“teams”) de mais ou menos oito (8) oficiais de nacionalidades diversas. Nestas equipes era mandatório a presença de um oficial brasileiro, para que facilitasse as interações junto às autoridades angolanas, haja vista ser o português a língua oficial do país. Como já era previsível o papel de tradutor simultâneo passou a ser uma das nossas funções colaterais mais exigentes. Inicialmente, fiquei orgulhoso e envaidecido com tão importante e honrosa obrigação, entretanto, com o desenrolar dos acontecimentos, fui descobrindo que seria de grande utilidade se eu possuísse um curso de psicologia, pois normalmente intermediávamos negociações tensas, em que éramos compulsados pelas circunstâncias a moderarmos os exageros e radicalismos desmedidos. Como traduzir uma ofensa grosseira, sem acender o estopim de uma desavença e a criação de um fosso, que possivelmente inviabilizaria futuros e essenciais acordos? Não seria perigoso e leviano traduzirmos somente o traduzível? E caso esse comportamento “moderador” gerasse algum entendimento ou ação inesperada das partes? Todas essas inquietações se agregavam aos demais fatores estressantes para nos deixar ainda mais tensos e ansiosos.

ALGUNS CHOQUES CULTURAIS

É perfeitamente perceptível que o mundo se caracteriza pela diversidade. Não faz sentido buscar padronização naquilo que é por essência diverso, ou seja, o Ser humano. No entanto, quando nos afastamos do mundo das ideias (teoria) e invadimos o real e somos obrigados a conviver com o diferente, verificamos a nossa ignorância e preconceito em toda a sua grandeza. Isto aconteceu comigo!

Sabia de antemão que na UNAVEM conviveria com representantes de cerca de 20 países. Pessoas de diversas religiões, costumes e níveis culturais. Muitos militares e civis funcionários da ONU, além do povo angolano, entre os quais nos encontrávamos. Julgava-me pronto para o novo, porém a novidade me surpreendeu.

As Forças Armadas brasileiras, assim como quase a totalidade dos militares em geral, a par de sua nacionalidade, têm como princípio basilar a hierarquia e a disciplina, no entanto, na prática, este princípio não era tão rígido assim. Os Iugoslavos, por exemplo, estavam em 1989 vivendo os seus derradeiros anos, haja vista

que logo após o país se desintegrou em várias repúblicas como resultado de uma guerra. Evidentemente não havia uma desobediência ostensiva, mas sentíamos que o convívio naquele contingente era tenso e muito pouco cordial. Não estávamos habituados com isto!

Alguns contingentes africanos tinham militares de diversas etnias, o que exigia não só da nossa parte, porém também e muito mais da deles uma “diplomacia” fantástica para que o convívio fosse razoável.

Além dos já citados, havia também os Tchecos e os Eslovacos, ainda pertencendo ao mesmo país – Tchecoslováquia, que já agonizava ensaiando sua cisão. Não era fácil!

O brasileiro é de fato onívoro em sua verdadeira acepção. Come carne e vegetal de todos os tipos e origens. A nossa cozinha reflete a miscigenação do nosso povo. Esta cozinha democrática já não é comum mundo afora. Alguns não toleram carne de porco devido ao viés religioso; outros comem tocinho de porco cru; enquanto isso, insetos são iguarias no oriente, e vai por aí afora.

No ocidente não existe formalmente distinção de pessoas. Todos são iguais e possuem os mesmos deveres e direitos, isto é o que nós aprendemos na escola. Não é assim que funciona na Índia e por consequência na mente dos indianos, ou melhor, na de alguns indianos que não conseguem se libertar desse jugo (castas), mesmo fora de seu país. Frequentemente me via obrigado a interceder em alguma desavença entre um militar indiano do contingente e um serviçal angolano que estava sendo grosseiramente repreendido por permanecer no mesmo ambiente ou até mesmo ficar posicionado de frente e não à retaguarda daquele oficial. Qualquer que fosse o meu procedimento sempre gerava constrangimento, ora com os militares, ora com os humildes civis angolanos que nos prestavam serviços.

Um dos fatores de maior geração de controvérsias é a religião, ademais quando ela é manipulada de maneira a tentar convencer os outros de sua maior validade. Um dos aspectos frequentemente negligenciado é que a base de sustentação de uma dada religião normalmente é um referencial escrito – Bíblia, Alcorão, Livro dos ... etc; e, que se um indivíduo não reconhece autenticidade em uma dada referência, torna-se inútil utilizá-la como base de convencimento. Este é o caso de se utilizar a Bíblia para evangelizar um muçulmano, ou até mesmo para retirar do ateísmo alguém que em nada diz acreditar.

Até que em nosso grupo não havia essas tentativas de “evangelização” por nenhuma das vertentes religiosas existentes, e olha que eram muitas. Entretanto, a par desse bom convívio multirreligioso, nem todos os oficiais tinham bom senso (“feeling”) quando da execução dos seus rituais específicos. Era o caso de alguns oficiais muçulmanos, aqueles mais crentes, haja vista que outros não eram tão ortodoxos.

Eu sou cristão e compreendo que cada pessoa professa a religião que deseja, ou nenhuma se assim lhe aprouver. A minha fé não interfere na vida dos outros, pois não a exerço de forma a incomodar as pessoas que estão no meu entorno. Isto já não é tão evidente para outros povos. Demarcar a direção de Meca até que não incomoda, já entoar cantorias e mantras diversas vezes ao dia em alto e bom som complica muito. Cada um tem sua privacidade e precisa dela, ainda mais quando está ausente da família por meses em um país em guerra civil e repleto de carências e misérias.

No início havia grande tolerância religiosa, no entanto, com o passar do tempo a boa vontade foi se reduzindo dando lugar às desavenças, principalmente com relação aos mantras e cânticos sempre presentes que nos reportavam àqueles antigos dias de finados, quando as rádios passavam todo o dia entoando canções clássicas e extremamente depressivas. Eu tinha que fazer algo para distender aquela crise que rapidamente se agravava. Procurei o oficial muçulmano, muito meu amigo por sinal, patrocinador da sonoridade em questão e sutilmente sugeri que ele a ouvisse em um lugar reservado, inclusive entendia que a reclusão nestes momentos seria mais efetiva para a meditação e veneração. Após algumas ponderações alcançamos um denominador comum. Ele se comprometeu a ouvir seus louvores reservadamente em seu quarto, apesar de que na prática dava para se ouvir em toda a casa, mas de maneira atenuada.

Diferentes culturas têm costumes/comportamentos diversos e não resta dúvida de que o asseio pessoal é um fator cultural. Em sua maioria, os residentes em países frios são mais comedidos com a água e o sabão, diferentemente daqueles dos países mais quentes. O brasileiro tem, por exemplo, hábito se banhar no mínimo uma vez ao dia, quando isto é possível; entretanto, as carências locais às vezes impediam o prosseguimento desta rotina, o que nos obrigava a verdadeiras acrobacias para efetuarmos nossa higiene pessoal. Para alguns companheiros essa dificuldade respaldava

a falta de banho por semanas, o que tornava o convívio aproximado uma tortura. Como falar sobre o assunto sem magoar? Deixar ficar agravava a situação. Tudo isto requeria muita psicologia.

É normal para o brasileiro beijar ambas as faces de uma mulher, sem que isto denote algum ultraje moral, porém homens se beijarem já não é tão usual, apesar da flexibilidade existente e da questão da opcionalidade que está em voga no pós-modernismo dos nossos dias. Mesmo com minhas convicções conservadoras ainda arraigadas, acabei sendo beijado por um iugoslavo por ocasião da minha cerimônia de despedida da missão, menos ruim porque foi no rosto após solicitação e meu consentimento, quando então levei em consideração a manutenção do bom relacionamento diplomático entre nossos países.

Bebida alcoólica não é permitida em serviço. No meu caso nem fora dele por convicção pessoal; entretanto, os muçulmanos da missão também não deviam fazê-lo por imposição religiosa, contudo o ser humano é frágil e volúvel, e assim muitos deles às escondidas não dispensavam uma bebida mais forte.

Que tal um porco assado para o jantar? Tudo começou com esta proposta aparentemente inocente. O nosso “time” estava na cidade de Namibe na província do mesmo nome situada no extremo sul de Angola, fiscalizando o retraimento das tropas cubanas para o norte do paralelo localizado aproximadamente na altura da referida cidade. Tudo corria perfeitamente dentro dos conformes até que o oficial da Tchecoslováquia resolveu ir a um mercado popular adquirir um leitão (pequeno porco) para o jantar. Se não fosse o bastante, o animal estava vivo e deveria ser sacrificado em nossa residência (um imóvel alugado pela ONU para nosso local de trabalho e residência – “outstation”).

Evidentemente que somente tomei conhecimento desta empreitada suína quando o animal já estava aos gritos na cozinha, disputando com o oficial tcheco-eslovaco e o jordaniano quem gritava mais alto. O pobre leitão além de ser um expectador privilegiado de todo o entrevero era também o alvo das maldições estereofônicas das vertentes religiosas que o abominavam. É importante ressaltar que os demais membros do “team” naturalmente tomaram partido: ou torcendo pela possibilidade de um jantar diferenciado, ou se alinhando aos aspectos morais/éticos religiosos envolvidos. Quando os oficiais recuperavam o fôlego entre um e outro impropério, o porco assumia a dianteira e fazia o contraponto com seu grunhido estridente.

Surpreendido por tamanha algazarra me lancei num salto para a cozinha, não só por ser o mais antigo (no ambiente militar a antiguidade significa ascendência hierárquica), mas também por ser o brasileiro do grupo, e, portanto, o tradutor/facilitador das querelas envolvendo seus participantes. Em lá chegando, decidi de imediato envidar todos os esforços para retirar o pivô da questão (o suíno) do cenário caótico que havia gerado. O animal estava entre a pia e o bujão de gás com suas patas amarradas e uma expressão de pavor estampada em sua face, ademais pelo esforço e o estresse em que estava envolvido havia defecado e urinado, o que aportava não só um cheiro muito desagradável, como também criava no ambiente um aspecto geral de pocilga abandonada. De pronto gritei em alto e bom tom:

– Parem com esta balburdia e tenham compostura como oficiais que são!

– Peguem o animal e o coloquem no quintal rapidamente!

Com a ausência do leitão, o nível da gritaria se amainou, porém, não se encerrou. O tcheco-eslovaco era o mais exaltado, pois além de pretender prevalecer o seu cardápio, alegava ter investido uma bela soma de “Kuanzas”⁷. O jordaniano era mais ilustrado, havia cursado nos EUA e tinha excelentes modos, era de fato mais ponderado; já o tcheco-eslovaco parecia ser mais emotivo, grosseiro mesmo, além disso, falava um inglês precário, o que dificultava sobremaneira suas interações, principalmente com aqueles a quem havia causado algum embaraço, que não foram poucos.

Finalmente, minhas ordens foram cumpridas. Comuniquei ao dono do animal a minha decisão de o retirar (o porco) definitivamente de nossa casa, e que a minha intenção era efetuar um rateio entre os componentes do grupo, a fim de lhe ressarcir de parte das despesas. Apesar dos resmungos e murmurações, o oficial tcheco-eslovaco “engoliu” minha decisão e se retirou para o seu quarto, como sempre fazia após “aprontar”. Quanto ao jordaniano, foi muito mais complicado. Ele afirmou que a residência havia sido maculada com a presença de um animal imundo, segundo o seu credo, e, portanto, não moraria mais ali; o que não fazia sentido, porque a ONU determinou que os grupos permanecessem juntos em um mesmo local. Sendo assim, mais uma vez me vi com a obrigação de usar toda a psicologia na solução de um problema sensível.

7 Kuanza – Denominação da moeda oficial da República Popular de Angola.

Após apaziguar os ânimos, convidei o oficial jordaniano para um “tour” e um lanche em um dos poucos restaurantes da cidade, onde pudemos conversar calmamente, buscando uma solução aceitável para ambas as partes. Apelei para a minha origem árabe e pela sabedoria que sempre a caracterizou. Ressaltei que os mais sábios é que devem ceder e não radicalizar. Comprometi-me também em chamar a “secretária” que havíamos contratado para realização de uma faxina extra em toda a casa e assim restabelecer dentro do possível a sua pureza. A solução proposta foi aceita apenas com um senão – que eu evitasse designá-lo para missões com o oficial tcheco-eslovaco. No que me comprometi dentro do possível, haja vista que isto não era permitido ser formalizado.

No dia seguinte, com os ânimos já amainados, chamei o oficial tcheco-eslovaco para uma conversa, na qual o repreendi veementemente e lhe comuniquei minha intenção de levar a questão e seus desdobramentos ao General Chefe da missão.

O GANHO PESSOAL E OPERACIONAL EM UMA MISSÃO DE MANUTENÇÃO DE PAZ

A UNAVEM I cumpriu sua missão com a retirada das tropas cubanas do território angolano no prazo estipulado e abriu perspectiva para as operações subsequentes; ou seja, UNAVEM II e III, que se ativeram ao mandato de conciliar a nação, criando condições para dar um epílogo à guerra civil que se arrastava desde 1975.

Como a UNAVEM era uma missão de manutenção e não de imposição de paz, ela se revestia de características próprias a este tipo de operação, o que permitiu, dentro do seu escopo operacional específico, agregar uma plêiade de conhecimentos substantivos que o Brasil e, sobretudo, a Marinha ainda não detinham solidamente.

Efetuando uma apreciação crítica desses conhecimentos adquiridos sob o verniz dos dias de hoje, isso pode nos levar a julgá-los insipientes ou até mesmo desprovidos da significância que possuíam ao final da década de 80 e início da de 90, período em que éramos ainda neófitos nesse tipo de empreitada.

É fundamental distinguirmos adestramentos realizados entre nossas próprias tropas ou até mesmo com a participação de nações amigas, cada parte representando, mesmo que mais fidedignamente possível, os elementos envolvidos em uma crise/conflito fictícia; dos eventos que ocorrem em uma operação das Nações

Unidas em território estrangeiro, onde subsiste uma guerra civil real e, portanto, passível de fazer evoluir as ações que eram pacíficas para um extravasamento com consequências imprevisíveis.

Agora que ficou patente a importância ímpar de uma operação da natureza da UNAVEM, podemos enumerar alguns ganhos auferidos por todos aqueles que dela participaram:

1. Conhecer o “Modus Operandi” dos militares de outras nações;
2. conhecer e aprender a conviver com outras culturas;
3. desenvolver a sensibilidade (tato) no trato com militares de outras nações, buscando compreender a diversidade;
4. aperfeiçoar o relacionamento interpessoal utilizando-se de outras línguas;
5. avaliar a nossa capacitação operacional e identificar aspectos que podem ser melhorados;
6. conhecer e operar outros meios tecnologicamente mais evoluídos; e
7. criar hábitos comportamentais e operacionais que somente uma situação real pode verdadeiramente possibilitar.

UM BREVE EPÍLOGO

Após esta curta narrativa sobre uma missão de paz da ONU, podemos compreender toda sua significância e preciosidade, sobretudo porque ela demonstra como as situações desbravadoras são capazes de gerar frutos para oportunidades vindouras, o que sem dúvida permitirá uma caminhada mais segura para aqueles que nos seguirão; diferentemente daquelas infestadas de imprevistos percorridas pelos pioneiros. Para além disto, estamos tendo uma relevante ocasião para registrar nos anais da nossa instituição marcos objetivos e de notável validade que a agitação e a miopia do presente normalmente nos impedem de visualizar em toda sua grandeza. Se este foi o entendimento do leitor, o propósito central deste trabalho foi plenamente alcançado.

É evidente que as situações aqui relatadas não passam de um sucinto comentário sobre uma vasta e rica missão. Minha intenção é expandi-la futuramente, pois entendo que ela é capaz de nos enriquecer sobremaneira com seus desdobramentos, experiências, e principalmente seus “causos”, quase sempre inusitados e até

mesmo hilários. No momento, a dimensionei ao veículo que a pudesse comportar; e aos assuntos que devesse tolerar, haja vista que se ficássemos aguardando uma ocasião futura mais apropriada poderíamos perder a oportunidade de sua divulgação.

As diversas autoridades, entidades, e pessoas aqui intencionalmente nomeadas o foram no sentido de engrandecê-las e destacar suas atuantes participações no contexto de tão significativa operação pioneira de manutenção de paz. É evidente que no relato de algumas

situações constrangedoras evitei explicitá-las, a fim de preservá-las.

O certo é que este relato, por mais que possa ser avaliado por alguns como uma simples narrativa de um mero acontecimento já ultrapassado, comporta em seu bojo uma grandeza incomensurável, pontuando situações e personagens que não se perderam com o tempo, permanecendo vivas e cada vez mais presentes nas atuais e certamente também nas futuras missões, oferecendo-nos experiências inestimáveis.

REFERÊNCIAS

ARTIFON, Alberto Lucas; PAIXÃO, Cinthia Raquel da Silva; COSTA, Gibran Schreiter; ASSÊNCIO, João Paulo Alves; MOUSINHO, Júlia Rabelo; SABINO, Sabryna de Almeida. *A Importância das Missões de Paz para a Estratégia de Inserção Internacional do Brasil*. Centro Universitário do Distrito Federal-UDF, 2017. Disponível em https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xiv_cadn/a_importancia_das_missoes_de_paz_para_a_estrategia_de_insercao_internacional_do_brasil.pdf. Acesso em 22/09/2019.

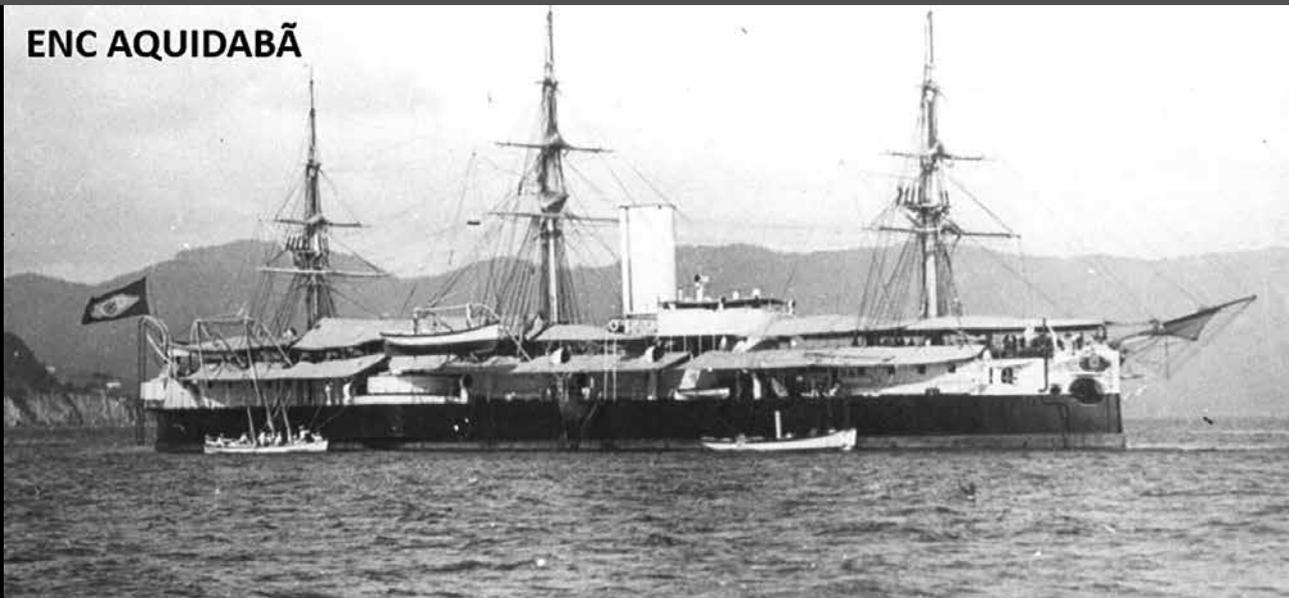
BRIGAGÃO, Clóvis. *Contribuição Brasileira às Missões de Paz da ONU*. [editor responsável] Clóvis Brigagão; Grupo de Trabalho IV, Prevenção e Resolução de Conflitos Armados, coordenador editorial Sérgio Luiz Cruz Aguilar, colaboradoras Alice Andrés Ribeiro, Manhana C. de Aguiar e Mariana Luz. - 1.ed. - Rio de Janeiro: Gramma, 2008. 44p. Disponível em <http://epaz.org.br/wp-content/uploads/2014/10/Cadernos-GAPConflitos-IIIContribui%C3%A7%C3%A3o-brasileira-%C3%A0s-miss%C3%B5es-de-paz-da-ONU.pdf>. Acesso em 13/06/2015.

BRIGAGÃO, Clóvis; FERNANDES, Fernanda. *Diplomacia brasileira para a paz*. (Org.) Clóvis Brigagão, Fernanda Fernandes. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2012. 292p. Disponível em http://www.funag.gov.br/biblioteca/dmdocuments/Diplomacia_para_a_paz.pdf. Acesso em 23/05/2014.

DE JESUS, Francisco Luís Valdemiro. *Missões de Paz em Angola: uma análise*. Rio de Janeiro: ECEME, 2000. 35 p.

SANTOS, Rita; CRAVO, Teresa. *Brazil's rising profile in United Nations peacekeeping operations since the end of the Cold War*. In: NOREF Report, March 22. Oslo: Norwegian Peacebuilding Resource Centre, 2014.

ENC AQUIDABÃ



DOIS NAVIOS COM TRÊS NOMES

*“O nome dos navios como o das famílias
têm tido frequentemente a sua história”*

Alfred Mahan

Capitão de Mar e Guerra (Ref) Pedro Gomes dos Santos Filho¹

INTRODUÇÃO

“O navio, como o homem, nasce num berço, é batizado, tem nome e personalidade jurídica própria, movimenta-se por seus próprios meios; comunica-se com semelhantes e com os portos por intermédio dos códigos coloridos de bandeiras ou através dos aparelhos da eletrônica moderna; viaja operando em águas nacionais e internacionais; tem período de vida útil, quando transporta riquezas ou carga bélica eficiente; sabe lutar como ninguém, quando necessário; como o homem, também adoece, eventualmente, quando recolhido a hospitais, no caso, os estaleiros de reparo. À medida que o tempo passa, vai aos poucos envelhecendo, perdendo vitalida-

de e eficiência e, passado o período de vida útil, morre e é recolhido aos famosos cemitérios de navios, algumas vezes com cerimônias que lembram os enterros dos humanos, como ocorrem as mostras de desarmamento dos navios de guerra”. Contra-Almirante (EN-Ref) Yapery Tupiassu de Britto Guerra².

Navios, como os homens, também têm histórias de vida. Algumas sem graça, outras interessantes. Algumas felizes, outras nem tanto. Este artigo irá contar as histórias de dois navios que pertenceram à Marinha do Brasil, escolhidos por terem suas trajetórias em estreita

¹ Doutor em Política e Estratégia pela Escola Superior de Guerra.

² Folheto distribuído na Cerimônia de Incorporação da Corveta “Barroso” (V34) – 1ª Parte.

ligação com episódios da História Naval brasileira e por uma marcante coincidência: durante a sua vida operativa, tiveram três nomes. Três nomes e alguns apelidos.

Encouraçado *Aquidabã*

A primeira história é a do Encouraçado *Aquidabã* e começa na sua construção, em 1885, quando foi objeto de desavenças entre o Barão de Ladário, José da Costa Azevedo, fiscal da construção, e o primeiro Comandante do navio, Custódio de Mello. O motivo das discordâncias foi o encouraçamento do navio considerado inadequado pelo Comandante, que o classificou como “Encouraçado de Papelão”. Tempos depois, as diferenças entre as autoridades navais continuaram. O Barão, no cargo de Ministro da Marinha, recusou pagar as despesas com as festas oferecidas às autoridades chilenas durante a Viagem de Instrução realizada pelo Cruzador *Almirante Barroso*, comandado por Custódio. O Ministro, aborrecido com o valor das despesas e provavelmente influenciado por desagradáveis lembranças, determinou que os gastos fossem descontados dos vencimentos do Comandante. Com a chegada da República e a saída de cena do Barão, a ordem não surtiu efeito.

No lançamento do *Aquidabã* ao mar, ocorreu algo inusitado. Durante a cerimônia, Ladário foi informado de que a casa construtora não havia feito o seguro do navio e de que não seria responsável pelo lançamento. O Barão, surpreso, mas firme, declarou:

o governo de Sua Majestade, o Imperador do Brasil, aqui representado pela minha pessoa, responsabiliza-se pelo valor do navio. Após esta peremptória afirmação, feita em voz clara e bem alta, virou-se para a esposa, madrinha da belonave, e ordenou-lhe “Corta o cabo, Balbina”, o que, devidamente executado, permitiu que o encouraçado corresse tranquilo, carreira abaixo, sem maior incidente.³

A frase “Corta o cabo, Balbina” ficou famosa e, durante certo tempo, era lembrada quando alguém tomava uma decisão que envolvesse alto grau de responsabilidade.

No início da sua vida operativa, o *Aquidabã* teve a oportunidade de visitar duas vezes os Estados Unidos. Na primeira, em 1890, arvorando o pavilhão do Al-

mirante Balthazar da Silveira, dirigiu-se ao país amigo junto com o Cruzador *Guanabara*, a fim de retribuir visita que a Esquadra norte-americana fizera ao Brasil e agradecer o reconhecimento da nossa República. Na segunda, compondo uma Divisão Naval com os cruzadores *República* e *Tiradentes*”, participou, na companhia de belonaves de várias nacionalidades, da Revista Naval em comemoração ao IV Centenário do Descobrimento da América. Comandou a Divisão o Contra-Almirante Júlio de Noronha, antigo Comandante do navio.

Ao classificar o *Aquidabã* como “Encouraçado de Papelão”, Custódio certamente não fazia ideia de que, anos mais tarde, ele estaria a bordo, com seu pavilhão içado, enfrentando as baterias das fortalezas pró Floriano Peixoto, durante a Revolta da Armada. No episódio, o *Aquidabã*, capitânia da Esquadra rebelde, teria participação marcante.

Por mais duas vezes, sob o comando de Alexandrino Faria de Alencar, o navio saíria ileso sob o fogo das fortalezas, ao forçar a barra do Rio de Janeiro, o que lhe garantiu o apelido “Leão de Aço”.

Durante a Revolta, um disparo de canhão, que pode ter sido disparado pelo encouraçado, pois não se tem certeza sobre qual navio efetuou o disparo, atingiu a torre da Igreja da Nossa Senhora da Lapa dos Mercadores. O projétil que a atingiu está exposto até hoje. Consta que a estátua de Nossa Senhora, em consequência do disparo, foi derrubada do alto da igreja, mas apenas quebrou dois dedos da mão esquerda. Milagre!

Em novembro de 1891, na primeira confrontação da Marinha contra o governo central, o encouraçado já havia atingido, com tiro de metralhadora, o zimbório da Igreja da Candelária, criando pânico em parte da população do Rio de Janeiro.

Na fase final do conflito, o “Encouraçado de Papelão” foi afundado por um navio da “Esquadra de Papelão”, apelido da força naval legalista, sob o comando do Almirante Jerônimo Gonçalves, composta por navios comprados em regime de urgência, com tripulações parcialmente estrangeiras, considerados fracos para o combate.

O engajamento ocorreu na noite de 16 de abril de 1894, próximo à Ilha do Anhatomirim, em Santa Catarina, para onde o *Aquidabã*, ainda sob o comando de Alexandrino, havia se dirigido ao deixar o Rio de Janeiro. A Torpedeira *Gustavo Sampaio*, comandada pelo Capitão-Tenente Altino Flávio de Miranda Cor-

3 BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume IV*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2001, p.48.

rêa, após cruzar a barra, divisou o encouraçado rebelde e, na segunda tentativa, lançou um torpedo que atingiu a proa do navio inimigo. O rombo no casco foi extenso, mas por sorte o alagamento não alcançou as máquinas. Após lançar o torpedo, mesmo sob fogo de metralhadoras, a torpedeira conseguiu se evadir. Avariado, o *Aquidabã* ainda tentou perseguir o inimigo, porém, com o alagamento da proa, o encalhe foi a opção. A pouca profundidade do local permitiu uma posterior reflutuação do valente navio.

Abandonado pela tripulação no dia seguinte, foi ocupado por legalistas. Ordem do Dia do Almirante Gonçalves mudou o nome do navio para *Dezesseis de Abril*, data da sua rendição. Seguiu para o Rio de Janeiro para reparos. Foi novamente batizado como *Vinte e Quatro de Maio*, data da Batalha de Tuiuti, vencida pelos aliados na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai.

Após os reparos, dirigiu-se para Europa, com novo Comandante, a fim de sofrer reforma completa, que se prolongou até agosto de 1898, quando retornou ao Brasil. Após o período de reparos na Europa, o navio voltou a ser batizado *Aquidabã*, nome do afluente do rio Paraguai, cenário da batalha final da Guerra da Tríplice Aliança. Levou esse nome até o seu trágico desaparecimento.

No início do século 20, a Administração da Marinha realizou estudos para instalar um Porto Militar na Baía da Ilha Grande, local onde a Esquadra costumemente conduzia seus exercícios operativos. No dia 21 de janeiro de 1906, uma Divisão Naval, composta pelo *Aquidabã*, *Barroso* e *Tiradentes*, fundeu na entrada da enseada de Jacuacanga. Durante a noite, a surpresa. O velho *Aquidabã* explodiu e, antes da meia noite, foi a pique, sacrificando a vida de 223 oficiais e praças, inclusive a do seu Comandante. Monumento aos mortos da tragédia foi erguido em Angra dos Reis, RJ, em janeiro de 1913, com a presença de autoridades militares e parentes das vítimas.

Aquidabã, *Dezesseis de Abril*, *Vinte e Quatro de Maio*: três nomes para um navio com uma história sem final feliz.

Encouraçado *Rio de Janeiro*

No ano do terrível acidente com o *Aquidabã*, o Programa Naval proposto em 1904 pelo Ministro da Marinha, Almirante Júlio de Noronha, foi alterado por iniciativa do novo Ministro, Almirante Alexandrino.

A nova configuração modificou as características dos três encouraçados previstos no programa original, a fim de enquadrá-los no projeto de encouraçado tipo *dreadnought*, referência ao HMS *Dreadnought*, navio que se tornaria uma marca.

Aprovado o novo Programa pelo Congresso, a encomenda dos encouraçados foi feita a estaleiros ingleses. O estaleiro de Elswick, de propriedade da empresa Armstrong, situado na cidade de Newcastle, norte da Inglaterra, ficou encarregado do primeiro encouraçado, batizado *Minas Gerais*. O segundo, *São Paulo*, foi repassado à firma Vickers e construído no estaleiro em Barrow in Furness, também situado ao norte do país. Ficou acertado que o terceiro começaria a ser construído somente após o lançamento ao mar do “Minas” e receberia seu primeiro nome: *Rio de Janeiro*.

A ordem para a construção do *Rio de Janeiro* partiu do Ministro Belfort Vieira, que havia sido nomeado pelo Presidente Marechal Hermes da Fonseca. Teria as características propostas pelo Almirante Alexandrino, exceto a configuração da artilharia principal, alterada pelo Ministro que o sucedeu, Almirante Marques de Leão. De 12 canhões de 14” (355mm) passaria para 14 canhões de 12” (305mm), calibre igual ao dos outros dois encouraçados.

As características do navio, diferentes dos dois iniciais, impressionavam. Maior tonelagem, maior comprimento, maior número de torretas, maior número de canhões de grosso calibre de qualquer navio de guerra lançado até então. Seria conhecido pelos apelidos “the big battleship”, “the old Rio” e “the giant”⁴. Previsão de entrega: outono de 1913.

No início de 1912, alguns oficiais designados para a tripulação do navio já haviam se apresentado na Inglaterra, caso do Comandante Américo Vieira de Melo, que mais tarde seria Diretor da Escola Naval e Chefe do Estado-Maior da Armada:

Tendo aceito o convite, poucos dias depois fui nomeado e partindo a 13 de março com minha senhora e dois filhos menores, cujas passagens foram por mim pagas, cheguei a New Castle a 30 apresentando-me ao Chefe da Comissão Naval a 1º de abril de 1912.⁵

4 HOUGH, Richard. *The Great Dreadnought: the strange history of H. M. S. Agincourt, the mightiest battleship of World War I*. Nova York: Harper & Row, Publishers, 1966, p.44.

5 MELLO, Américo Vieira. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira – 1895 a 1945*. São Paulo: O Escriba, 1994, p.78.



Estando a par do desenvolvimento dos sistemas de direção de tiro e dos aperfeiçoamentos idealizados pelo Almirante Percy Scott, instalados em alguns navios de guerra ingleses, o Comandante Vieira de Mello e outros oficiais do *Rio de Janeiro* verificaram que o encouraçado não estava no estado da arte nesse setor e começaram a agir para suprir essa deficiência. Não lograram êxito, pois não houve tempo para instalar no navio um sistema de direção de tiro moderno e eficiente. Levando em conta a grave situação financeira do Brasil, o Almirante Alexandrino, que mais uma vez havia assumido o Ministério da Marinha, em consequência do falecimento do Almirante Belfort Vieira, determinou, no final de 1913, que fossem abertas negociações para vender o *Rio de Janeiro*. Alguns países se interessaram em adquirir a belonave. Grécia e Turquia demonstraram maior entusiasmo.

Após árdua disputa nos campos diplomático e econômico, saiu vencedora a Turquia, que alterou o nome do navio para *Sultan Osman I*, em homenagem a Osman Gazi, líder dos turcos otomanos e fundador da dinastia otomana. Para comandar o poderoso navio, foi designado o Capitão de Mar e Guerra Raouf Bey, famoso por suas ações como Comandante do Cruzador *Hamidieh*, durante a Primeira Guerra dos Balcãs.

O navio estava em fase final de construção quando eclodiu a 1ª Guerra Mundial. Churchill, avaliando que o navio poderia ser usado contra a Inglaterra, haja vista a simpatia da Turquia pela Alemanha, instruiu o estaleiro para retardar o andamento das obras, já em fase final.

Em 1º de agosto de 1914, a direção do Armstrong solicitou o guarnecimento de militares nos portões do estaleiro. Na manhã seguinte, uma companhia de soldados britânicos com baionetas caladas invadiu o estaleiro e adentrou o navio. A tripulação turca, ciente do que estava acontecendo, aceitou, sem resistência, o fato de que as autoridades navais inglesas haviam

assumido a posse do navio. A bandeira turca não seria mais hasteada no encouraçado. O *Sultan Osman I* foi batizado pela terceira vez: HMS *Agincourt*.

A aquisição do navio foi para o Almirantado britânico mais um problema do que uma solução. Havia dúvida sobre o que aconteceria com o navio se desse um tiro de bordada. Além disso, como conseguir 1.100 homens para compor a tripulação? Os problemas eram grandes, mas o país estava em guerra. Foram designados oficiais e praças para o navio, alguns que nunca haviam servido em encouraçados. A realização de um exercício de tiro empregando 10 canhões acabou com a dúvida sobre o tiro de bordada. Após alguns acertos no adestramento sob a liderança do Comandante, Capitão de Mar e Guerra Douglas Romilly Lothian Nicholson, o navio estava pronto para o combate.

No dia 31 de maio de 1916, durante a Batalha da Jutlândia, o *Agincourt* abriu fogo contra o inimigo. Foram gastos 144 tiros com os canhões de 12” e 111 com os de 6”, sem avaliação precisa dos resultados dos disparos. Dois dias depois, atracou em Scapa Flow e aguardou o final da guerra. Na Marinha inglesa, o navio ganhou mais um apelido: “the Gin Palace”. Em 1919, foi colocado na reserva e, em 1922, deu baixa definitivamente⁶.

Rio de Janeiro, Sultan Osman I, Agincourt: três nomes para um navio com uma história compartilhada por três Marinhas.

As histórias aqui contadas reforçam a semelhança dos navios com os seres humanos. Como visto, os navios, principalmente os de guerra, são tratados como pessoas. Até apelidos lhes são atribuídos como acontece entre colegas e amigos. Isso ocorre por um fato muito simples: os navios têm alma. Como certa vez disse o Almirante inglês Cecil Shephard: “Que os navios, assim

⁶ HOUGH, Richard. *The Great Dreadnought: the strange history of H. M. S. Agincourt, the mightiest battleship of World War I*. Nova York: Harper & Row, Publishers, 1966, p.163.

como os homens, têm alma, os velhos marinheiros estão cansados de saber”.

“... o navio possui também uma alma, sua tripulação – que lhe dá características próprias, tais como valentia ou covardia, eficiência e, até mesmo, sorte e alegria. Mesmo navios iguais, construídos em série pelo mesmo estaleiro e segundo o mesmo projeto, apresentam desempenhos diferentes. Há os que têm sorte e os que não têm, há os que são eficientes e os que não são. Mas, quando a tripulação dele se afasta, passa o navio da condição de entidade viva e produtiva, para a de um corpo inerte, de estrutura de ferro e aço sem ação,

que se deteriora rapidamente pela corrosão, do mesmo modo como se decompõe o corpo humano, quando a alma dele se afasta para viver algo depois da vida. O navio é, pois, um produto semelhante ao homem e deve ser estudado, projetado e construído para as águas onde vai operar, como condição primeira para garantir-lhe eficiência bélica, nos casos de navios de guerra, e eficiência econômica àqueles projetados para transportar cargas comerciais.” Contra-Almirante (EN-Ref) Yapery Tupiassu de Britto Guerra⁷.

⁷ Folheto distribuído na Cerimônia de Incorporação da Corveta “Barroso” (V34) – 2ª Parte.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume IV* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2001.

HOUGH, Richard. *The Great Dreadnought: the strange history of H. M. S. Agincourt, the mightiest battleship of World War I*. Nova York: Harper & Row, Publishers, 1966.

MELLO, Américo Vieira de. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira, 1895 a 1945*. São Paulo: O Escriba, 1994.



A IMPORTÂNCIA DA PREVISÃO AMBIENTAL NO DESEMBARQUE DA NORMANDIA

“Pai todo-poderoso e misericordioso, humildes Te rogamos que, em Tua infinita bondade, contendas essas chuvas fortes que temos de enfrentar e nos conceda tempo bom para a batalha.”

(James H. O’Neil)

Aspirante Ighor de Souza Ribeiro

INTRODUÇÃO

O sucesso da Operação Overlord consistiu em um passo determinante para o término da II Guerra Mundial. O início da operação deu-se no desembarque das tropas aliadas na Costa dos Calvados, o qual foi determinante para o apoio pessoal e logístico necessário na consecução do seu êxito: a Libertação de Paris. Tal fato possibilitou a retirada das forças nazistas da capital francesa, permitindo a reimplantação da república no país e a reestruturação das forças militares aliadas naquela região, que foi sucedida pela reconquista da Europa.

Segundo Winston Churchill (1944), em seu discurso sobre a invasão da França, “Essa vasta operação é, sem dúvidas, a mais complicada e difícil que já ocorreu. Ela envolve marés, ventos, ondas, visibilidade e o emprego de forças terrestres, aéreas e navais no maior grau de intimidade [...]”. As palavras do grande líder britânico retratam tamanho vulto do que foi realizado na costa oeste da Europa no ano de 1944 devido à utilização de diversos meios, aos longos planejamentos estratégicos e operacionais, além da consideração de

inúmeros fatores da batalha, tais como as possibilidades do inimigo e os aspectos ambientais.

Diante disso, destacam-se o planejamento e as decisões tomadas pelas forças aliadas no Desembarque da Normandia, os quais foram fortemente influenciados pelas avaliações maregráfica, meteorológica e geológica, sendo estas imprescindíveis para o êxito da operação e indispensáveis pelo tomador de decisões táticas e estratégicas do conflito. Caso alguns fatores de tão completa previsão fossem negligenciados devido à fadiga de longos anos de conflito ou à inquietação e ansiedade decorrentes da realização da operação, a II Guerra Mundial poderia ter tomado caminhos distintos ou ser ainda mais prolongada, alterando o rumo de nossa história.

O PLANEJAMENTO MILITAR ALIADO DA OPERAÇÃO OVERLORD

A primeira de três etapas do processo de planejamento militar consiste no exame da situação, de vital importância, visto que nela são fundamentadas as decisões de qualquer ação tomada em um cenário bélico. Na segunda fase desta etapa são estudadas as características da área de operações, onde são analisados os fatores gerais e fixos, sendo que os fixos subdividem-se em hidrografia; terreno e topografia; clima e meteorologia; períodos diurnos e noturnos; além de outras características da área (BRASIL, 2006).

Dentre as mais variadas análises a serem feitas, a previsão dos aspectos ambientais deve ser realizada com a maior quantidade de detalhes possíveis, pois uma falha de interpretação pode levar ao fracasso todo o planejamento. Assim sendo, em operações de grande porte, normalmente é delimitado um escalão intermediário e especializado para assessorar os níveis mais elevados de planejamento da operação.

Desta forma foi organizada a estrutura militar da Operação Overlord. O General Dwight David Eisenhower, apelidado de “Ike” e futuramente eleito Presidente dos Estados Unidos da América (1953 – 1961), foi nomeado Comandante Supremo das Forças Aliadas na Europa e, conseqüentemente, o grande regente do Teatro de Operações ocorrido na Normandia.

A experiência de Eisenhower pela ação na Operação Anfíbia da costa norte africana em 1942, denominada Operação Tocha, possibilitou-o entender que a previsão ambiental tinha papel decisivo no âmbito do planejamento. Com esse conceito em mente, James

Martin Stagg, especialista civil em previsão meteorológica, foi nomeado Coronel, a fim de ter autoridade no meio militar, e designado chefe da equipe meteorológica pela Operação (BERMAN, 1994).

A correta avaliação meteorológica era indispensável para a utilização de aeronaves, emprego de paraquedistas, travessia dos navios aliados e a sucessiva investida na praia. Para aprimorar a avaliação, Stagg foi responsável por coordenar vários centros meteorológicos da Royal Air Force (RAF), da United States Army Air Force (USAAF) e da Royal Navy, os quais divergiam bastante as previsões numa difícil era com a ausência de imagens advindas de satélites (PFEFFER, 1985).

Além da previsão meteorológica, outro importante fator para o planejamento da operação foi a previsão das marés. Após ser definida a Costa de Calvados como a mais apropriada para desembarque das tropas aliadas, os previsores aliados tiveram sérias dificuldades na determinação da maré, visto que aquela área estava dominada por exércitos do Eixo e não se tinha ciência das constantes harmônicas necessárias para determinar o nível do mar. Em outubro de 1943, com a urgência de conhecimento de incógnitas utilizadas para a previsão, foram lançados, na área de operação, pequenos botes e submarinos em missões secretas de reconhecimento no período noturno com grande risco de serem descobertos. Devido ao perigo da missão e a necessidade de sigilo, nem todos os elementos conseguiram ser adquiridos, porém o foram em quantidade suficiente para a utilização da Máquina de Previsão de Marés de Lord Kelvin (Figura 1), a qual utilizava princípios físicos de Newton e Laplace e detinha maior



Figura 1 - Máquina Previsora de Marés do Lord Kelvin

Fonte: www.inverse.com

probabilidade de acerto que qualquer outra previsora à época (PARKER, 2011).

Outra grande preocupação no tocante ao planejamento, mais especificamente ao desembarque na praia, era a fragilidade do solo nas praias da Normandia. A erosão constante da costa trouxe questionamentos se o solo seria capaz de suportar o peso dos grandes carros de combate que invadiriam a praia. Para confirmar a viabilidade da operação, na madrugada de 1º de janeiro de 1943 fizeram-se presentes na Costa de Calvados dois mergulhadores em um pequeno submarino, os quais aproveitaram as celebrações de Revéillon para recolher amostras do solo local e mandar para futura avaliação do grupo de geólogos aliados (SEBA, 2012; ROSE E PAREYN, 1995).

Ainda com relação ao planejamento do desembarque, era necessário possuir cartas terrestres e náuticas que serviriam de referência para a tropa de infantaria e garantiriam a chegada dos navios em segurança à praia. Para a confecção das cartas náuticas, pequenos navios hidrográficos ingleses fizeram levantamentos sigilosos em noites sem iluminação da lua no ano anterior ao desembarque. As cartas terrestres tiveram como base imagens fotográficas de aviões que sobrevoaram a área, devido à ausência de imagens de satélites durante a II Guerra Mundial (GORDON, 2005).

AS CONDIÇÕES AMBIENTAIS DA NORMANDIA NO DIA “D”

As sucessivas tomadas de praias a partir de 1942 proporcionaram aos aliados a confiança e a maestria necessárias para uma Operação Anfíbia na costa francesa totalmente fortificada por tropas nazistas. Depois de analisadas diversas praias francesas, as que viabilizavam o sucesso e a retomada de Paris eram a Costa de Calvados e Pas-de-Calais (Passo de Calais), porém a última detinha a desvantagem de ser a mais cotada pelos alemães para ocorrer o desembarque, o que provocou sua exclusão do planejamento (BEEVOR, 2019).

A visualização das praias da Normandia permite perceber sua silhueta majoritariamente linear (Figura 2), o que não traz vantagens aos atacantes ou defensores. No entanto, o relevo local dominado por morros e elevações chamava atenção das tropas aliadas por demonstrar barreiras naturais ao avanço de tropas.

As informações cartográficas, obtidas por navios ingleses, mostravam um gradiente de praia aproximado de 1/100, ou seja, um metro de profundidade aumenta



Figura 2 – Imagem Satelital atual da praia de Omaha

Fonte: www.earthobservatory.nasa.gov

conforme percorrem-se cem metros em direção ao mar, além do fundo ter variações suaves e fracas, favoráveis às quilhas dos navios de desembarque aliados empregados na II Guerra Mundial (AMBROSE, 2014).

Em consonância à realidade batimétrica, foram feitas as previsões tocantes à variação do nível do mar, fator extremamente restritivo da operação. Como já mencionado, a obtenção dos elementos necessários à previsão das marés pela Máquina de Kelvin foi um dos maiores desafios do planejamento aliado. Entretanto, após obter uma previsão eficiente, surgiu o dilema do período da maré em que os navios assaltariam as praias. Determinar com precisão esse período é importante porque quanto maior o nível do mar, menor o espaço percorrido pela tropa exposta. Por outro lado, os períodos de baixa-mar são vantajosos no tocante à visualização de minas e obstáculos aos navios, os quais tinham presença abundante na Normandia devido à forte defesa da Muralha do Atlântico.

As praias de Calvados possuem “megamarés”, com uma variação máxima de 9,2m na maré de sizígia (LEVOY et al, 2000), o que, com o gradiente de praia apresentado, possibilita um avanço na praia de até 920m das embarcações do assalto, levando as tropas a percorrerem a pé um trecho muito menor de áreas expostas a fogo inimigo. Embora houvesse grande vantagem no âmbito terrestre para o desembarque na preamar, o demasiado aumento do nível do mar preocupava a parte naval da operação, visto que a explosão de minas ou a colisão com obstáculos (Figura

3) poderiam ocasionar grandes alagamentos nos meios envolvidos e levar prejuízos de grandes proporções ao sucesso da missão. Apesar da divergência entre os componentes táticos envolvidos, Eisenhower e seu Estado-Maior decidiram por proceder com o desembarque na maré enchente de sizígia, mediando as duas partes envolvidas no dilema.

A combinação da maré crescente de sizígia nos primeiros instantes do dia, junto a um período de lua cheia, disponibilizou, em junho de 1944, os dias 5, 6 e 7. Inicialmente, foi escolhido o dia 5 por ser a mais antecipada das possibilidades e permitir que a operação fosse postergada dia a dia, até o dia 8, que, mesmo não sendo ideal, ainda viabilizaria o desembarque. A escolha do dia 5 forneceu a Stagg e sua equipe o local, a data e a hora para iniciarem a decifrar uma incógnita primordial e valiosa do planejamento: a previsão meteorológica.

Com relação à iluminação, o planejamento do desembarque avaliou que a hora “H” deveria ocorrer com a incidência dos primeiros raios solares do dia, o que leva os bombardeios e a ação de paraquedistas, que ocorrem horas antes, a serem feitos em período noturno, conseqüentemente demandando iluminação do satélite natural do planeta. Como se sabe, os bombardeios aéreos, o apoio de fogo naval e o lançamento de paraquedistas dependem de iluminação para uma melhor precisão, o que torna necessária a presença de luz do sol ou da lua.

Assim como a iluminação dos astros, fatores meteorológicos atuam diretamente na eficácia dos bombardeios e do lançamento de paraquedistas, cuja precisão viabiliza o avanço das tropas que tomam a cabeça de praia ao destruir defesas do exército inimigo. A climatologia da área determina que os meses de maio, junho e julho possuem maior visibilidade vertical, assim como há menor incidência de nevoeiros e a brisa marítima ocorre de forma menos intensa. De tal forma, a climatologia foi fortemente influenciadora na escolha do período em que ocorreria o dia “D” (SEBA, 2012).

Para que a operação pudesse ser iniciada, foi exigida uma visibilidade vertical mínima de 1.000m, o que sugere a ausência de nuvens baixas, assim como a inexistência de nevoeiros para não prejudicar a visibilidade horizontal. As condições ideais de ventos seriam de força 4 na escala Beaufort – 11 a 16 nós – no Canal da Mancha e força 3 – 7 a 10 nós – nas proximidades das praias. A climatologia do local sugeria que a incidência dessas condições meteorológicas era provável no mês de junho e que a ocorrência de conjuntura distinta impossibilitaria o assalto por pelo menos quinze dias, quando a maré seria novamente favorável. No entanto, condições ideais de luminosidade e variação das águas só ocorreriam novamente em julho, o que provocaria um replanejamento estratégico e minaria a moral dos combatentes, os quais ficariam sem contato com o meio externo por mais um mês, a fim de evitar vazamento de informações.



Figura 3 - General Alemão Eric Rommel inspecionando obstáculos da Muralha do Atlântico

Fonte: www.museegrandbunker.com

Cientes da importância da precisão da previsão meteorológica, a equipe previsora de James Stagg e os integrantes do Estado-Maior de Eisenhower faziam reuniões (Figura 4) desde fevereiro de 1944, quando eram realizadas três semanais e, ao passo que se aproximava o início da operação, elas foram ficando mais recorrentes, chegando a ocorrer três delas por dia. Mesmo com grande intensidade de encontros, o Comandante Supremo das Forças Aliadas preocupava-se com as divergências dos centros meteorológicos aliados, visto que, apesar de receberem a mesma base de dados, utilizavam metodologias diferentes para analisá-los.

No dia 02 de junho, sexta-feira, a maioria dos navios que participariam do desembarque nas praias da Normandia suspenderam da base naval de Portsmouth e iniciaram a travessia do Canal da Mancha, a fim de começarem a tomada de praia no dia 5 daquele mês. A reunião final ocorrida na madrugada do dia seguinte, às 04:00 horas, corroborou a decisão inicial do Comando Supremo Aliado e manteve o dia da operação. No entanto, as cartas sinóticas produzidas às 18:00 horas daquele mesmo dia provocaram um sentimento de alerta no previsor chefe. A maioria dos centros meteorológicos previa ventos acima de 20 nós para o desembarque com teto menor que 500m devido à aproximação de uma família de ciclones, os quais constituíam três sistemas frontais, trazendo riscos severos à operação. Tal fato levou Stagg a sugerir um adiamento do início das atividades (BEEVOR, 2019; SEBA, 2012).

Dwight Eisenhower viu-se envolto por inúmeras variáveis e assessoramentos de seu Estado-Maior. Assim, decidiu por postergar provisoriamente, às 21:30 horas do dia 3 de junho, a operação em 24h, o que foi ratifi-



Figura 4 - Reuniões diárias dos Comandantes da Operação

Fonte: www.visualizepicture.com

cado oficialmente no dia posterior (FLEMING, 2004). A alteração obrigou o retorno dos navios à Inglaterra e o aguardo por novas instruções, gerando instabilidade a bordo, além da diminuição da autonomia das menores embarcações, que, uma vez sendo instruídas a procederem ao local do desembarque, não teriam mais a possibilidade de retorno a seu porto natal. A reunião noturna, do dia 4 de junho, confirmou a impossibilidade de atuação no dia 5 e mostrou uma janela de condições favoráveis na manhã do dia 6, voltando à instabilidade no dia 7, o que, apesar de ser fato atípico, encorajou Eisenhower a ratificar a mudança do dia “D” para 6 de junho.

A manhã do dia 5, apesar de iniciar com calma, foi atingida por uma brusca mudança de tempo e presenciou a ocorrência de ventos intensos com aparição de muitas nuvens baixas, fato que validou a avaliação do previsor chefe e do Comandante da Operação. Apesar da falta de certeza das condições meteorológicas, Eisenhower ordenou o avanço dos navios para as posições de desembarque no dia 6 e, na ocasião, foram observados os ventos ideais de força 3 e 4 nas praias e no Canal da Mancha, respectivamente, além de teto

de 1.500m, o que possibilitou bombardeios de baixas e médias altitudes de modo visual, além do posicionamento para lançamento dos paraquedistas com precisão (DOUGLAS, 1952).

DESDOBRAMENTOS DO ESTUDO DA OPERAÇÃO OVERLORD

O estudo da Operação Overlord permite algumas observações importantes sobre os fatores ambientais envolvidos em uma Operação Anfíbia.

Marés e batimetria

Uma grande amplitude das marés promove uma taxa de variação do nível do mar significativa. Sendo assim, as tripulações dos navios varredores de minas e dos botes destinados a limpar os obstáculos na cabeça da praia devem estar altamente capacitadas, o que demanda preparação constante dos militares envolvidos nessa atividade.

O estudo batimétrico em conjunção com a altura da maré pode ocasionar mudanças drásticas no planejamento naval. A realização da hora “H” na preamar ocasiona a corrida de homens sob fogo aberto em extensões menores, enquanto a baixa-mar permite maior visualização dos perigos à navegação, sejam eles naturais ou artificiais. Assim sendo, o desembarque ocorrer durante a maré enchente pode ser visto como solução para este dilema, já que, no momento inicial será possível a visualização e retirada dos obstáculos, as quais serão seguidas pelo aumento do nível do mar, que permitirá maior avanço das embarcações na praia. A maré enchente também previne que os navios da operação tenham dificuldade de retirada ou retração, pois o aumento das águas proporcionará um desencaixe natural.

Linha de costa

A ocorrência de formato linear da costa em que ocorrerá o desembarque não traz vantagem a nenhum dos lados envolvidos na batalha, ao passo que a silhueta côncava possibilita maior concentração de fogo das tropas defensoras e a convexa auxilia o ataque ao provocar maior dispersão das tropas inimigas. Sendo assim, esses formatos atuam positivamente para os defensores e atacantes, respectivamente.

Praias envoltas por falésias ou aclives acentuados aumentam o grau de dificuldade para a realização de

um desembarque, visto que o posicionamento defensivo em áreas mais altas dispõe de maior visibilidade e alcance bélico, além de exigirem maiores esforços físicos para o avanço de tropas sobre o terreno. Desse modo, para a parte atacante, a elevação gradual e suave do terreno é mais positiva, já que permite o mascaramento da praia. Ademais, o estudo geológico é de interesse, já que muito peso será imposto às areias da praia e a erosão pode vir a enfraquecer rochas mais antigas, o que pode acarretar em trechos sem rigidez necessária para a passagem dos pesados veículos anfíbios.

O gradiente de praia forte, solo marinho formado por paredões, é visto como condição desfavorável ao desembarque, pois não permite acomodação suave das quilhas que abicam a praia, além de ter pouca variação na faixa de terra, o que dificulta a visualização e remoção dos obstáculos impostos pela parte defensora. A tença também deve ser fator considerado no estudo da área, visto que Navios de Desembarque de Carros de Combate necessitam fundear ao abicarem na praia e os elementos que compõem o fundo podem ser desfavoráveis ao lançamento do ferro.

Vento

As combinações entre intensidade e direção do vento mostram as distintas influências que esta variável pode ter na área de operações. Conforme aumenta sua intensidade, é possível verificar maior facilidade nos lançamentos de aeronaves, meios ativos da Operação Anfíbia. No entanto, as vagas crescem em relação direta com a velocidade do vento, o que prejudica a ação dos meios navais; em contrapartida, caso seja observada uma situação de calma ou ventos pouco intensos, os navios precisarão de maiores velocidades para os lançamentos, o que aumentará o ruído proveniente dos hélices, prejudicando a detecção sonar.

A combinação entre direção e intensidade do vento atua diretamente na mudança da trajetória dos bombardeios aéreos e no lançamento de paraquedistas, os quais são mais prejudicados com altas altitudes de voo, já que o vento incide durante mais tempo nas bombas ou paraquedas de forma nem sempre previsível.

A ocorrência da brisa marítima facilita o apoio de fogo naval, visto que proporciona tiros mais longos dos canhões, os quais nem sempre possuem alcance eficaz dentro de valores desejados para a realização desta atividade. A brisa marítima também é favorável

na utilização de fumígenos por parte dos carros anfíbios, os quais se utilizam de fumaça, a fim de inibir o conhecimento de sua posição. Entretanto, a presença de ventos muito intensos pode provocar a dissipação prematura da nuvem artificial, diminuindo o tempo de ocultação desejável.

Estado do mar

O mar grosso imposto pelo mau tempo traz influência negativa nas operações navais e, especialmente, nas que visam levar homens para a tomada de praia. Além de causar menor eficácia na recepção sonar pelo aumento de ruídos ambientais, é verificado maior cansaço e menor conforto nas tripulações dos navios e no destacamento das tropas de Fuzileiros Navais, sendo estes menos acostumados com a vida a bordo, estando mais suscetíveis ao mal-estar. Grandes vagas também geram menor precisão na navegação e dificuldades ao se realizar a transferência de óleo, água ou de cargas no mar, que podem ser necessárias ao se atacar praias muito distantes dos postos de abastecimento logístico. Além do citado, altas ondas provocam condição de arrebentação desfavorável na praia, o que pode fazer variar o posicionamento dos carros de assalto e trazer desvantagens táticas.

Visibilidade

Na maior parte das vezes convém ter boa visibilidade da área de operações com pouca ocorrência de nuvens, pois os bombardeios e os paraquedistas exercem funções cruciais no êxito da missão e estas condições permitem a acurácia esperada nas atividades. De outra forma, caso o sigilo da operação esteja comprometido, o baixo alcance visual pode ser desejável, porém, para tal, é requerido conhecimento profundo da localidade e instrumentos de posicionamento em tempo real de alta precisão.

A presença de névoa e nebulosidade intensas no campo de batalha, cuja avaliação é feita mediante correta previsão da temperatura da água do mar e da temperatura do ponto de orvalho, mesmo que desejável, exigirá maior número de munições nas armas de suporte de fogo, pois não será possível observar a eficácia dos disparos e somente a maior concentração de tiros poderá garantir o apoio às tropas desembarcadas. Ressalta-se, ainda, que nuvens baixas inibem ou diminuem a possibilidade de detecção radar quando se navega próximo a elas.

A iluminação natural dos astros traz influência positiva para o assalto, seja ela advinda diretamente do Sol ou, no caso noturno, por reflexo da Lua. Porém, a ausência de luminosidade provoca maior distração e pode ser agente facilitador da operação. Em tempos mais recentes, o surgimento de novas tecnologias como sensores térmicos e óculos de visão noturna podem viabilizar operações sem iluminação.

Diante das mais diversas incógnitas meteorológicas, cabe ao Comandante do Teatro de Operações avaliar a cena onde ocorrerá a Operação Anfíbia e decidir quais as condições meteorológicas desejáveis de acordo com a capacidade bélica e tecnológica dos seus meios, além das possibilidades do inimigo e seu poder de conter o ataque. Vale ressaltar que os fatores meteorológicos não são determinantes para a realização da missão, cabendo unicamente ao decisor ratificar ou postergar o início da operação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo da Operação Overlord viabilizou a análise das condições ambientais de forma distinta e quais seus impactos diretos na condução de uma Operação Anfíbia. A Operação Overlord, mais que nenhum outro ato beligerante, sofreu impactos hidrográficos e meteorológicos que permitiram corroborar a influência desses impactos na condução da guerra. Em face ao exposto, torna-se necessário fomentar nos Oficiais da Marinha do Brasil, a necessidade de uma mentalidade que exalte a previsão ambiental como parte integrante e possivelmente decisiva da guerra.

O Brasil, como responsável pela previsão meteorológica da METAREA V, conforme delimitado pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), possui recursos e meios físicos e pessoais para prover informações ambientais com alto grau de confiabilidade do Atlântico Sul. Sendo esta responsabilidade delegada à Marinha do Brasil, o Serviço Meteorológico Marinho (SMM), além de prover informações para os navegadores em geral, é capaz de gerar Previsões Especiais e Auxílios à Decisão, documentos de grande valia na condução das operações navais e anfíbias.

No entanto, o grau de acerto das previsões realizadas pelo SMM depende da maior quantidade de dados sinóticos advindos de navios (SHIP) ou estações meteorológicas costeiras (SYNOP), sendo necessária a intensificação de coleta de dados na área de operações para au-

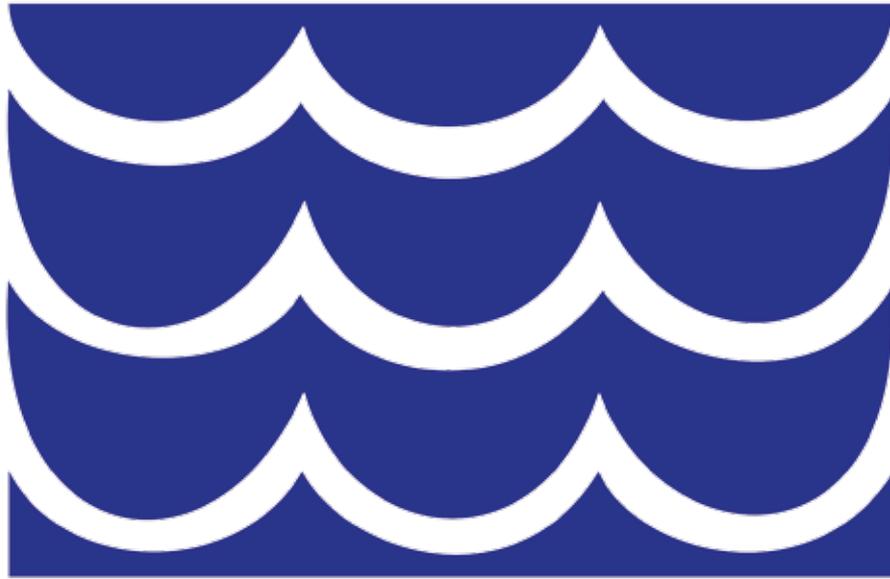
mentar a exatidão dos dados fornecidos aos navios que vão ao combate. Desta forma, a implantação de novas estações meteorológicas brasileiras no mundo, de uma maior quantidade de boias meteoceanográficas, assim como o lançamento de satélites nacionais para a aquisição de imagens poderiam auxiliar no êxito de uma futura Operação Anfíbia e sua negligência pode acarretar em prejuízos na defesa de nossa costa, como ocorrido com as tropas aliadas e alemãs, respectivamente.

Além das condições meteorológicas, a Marinha do Brasil possui serviço hidrográfico bastante ativo na costa do país com a possibilidade de realizar pesquisas nas demais partes do globo, como é ratificado pelas pesquisas na Antártica, empreendidas pelos seus navios polares. Assim podem ser obtidas informações batimétricas e hidrográficas, cuja essencialidade se faz presente no planejamento de uma operação naval, como ocorreu na Operação Overlord.

REFERÊNCIAS

- AMBROSE, S. E. *O Dia D – 6 de junho de 1944: A batalha culminante da Segunda Guerra Mundial*; tradução de Mucio Bezerra. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- BEEVOR, A. *Dia D*; tradução de Maria Beatriz de Medina. São Paulo: Planeta do Brasil, 2019.
- BERMAN, M. D-Day and geography, *The Geographical Review* v. 84 (4), p. 469-475, 1994.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-305. Doutrina Militar Naval (DMN). Brasília: Estado-Maior da Armada, 2017.
- _____. Estado-Maior da Armada. EMA-331, Volume I. Manual de Planejamento Operativo da Marinha. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2006.
- FLEMING, J. R. Sverre Petterssen and the contentious (and momentous) weather forecasts for D-Day, *Endeavour*, v. 28 (2), p. 59-63, 2004.
- DOUGLAS, C. K. M. Forecasting for the D-Day landings. *The Meteorological Magazine*, v. 81, p. 161-171, 1952.
- GORDON, A. Mapping and Charting for the Greatest Collaborative Project Ever. *The American Surveyor*, 2005.
- INGLATERRA. Primeiro-Ministro (1940-1945: Winston Churchill). *Discurso sobre a Invasão da França*. Londres, 6 de junho de 1944. Disponível em: <<https://www.nationalchurchillmuseum.org/the-invasion-of-france.html>>. Acesso em: 6 julho 2019.
- LEVOY, F et al. The Morphodynamics of megatidal beaches in Normandy, France. *Marine Geology*, n. 171, p. 39-59, 2000.
- PARKER, B. The tide predictions for D-Day. *Physics Today*, v. 64, n. 9, p. 35-40, 2011.
- PFEFFER, G. J. Weather and Overlord: Contemporary Lessons. Research report, *Air War College Maxwell*, Alabama, p. 45, 1985.
- ROSE, E. P. F.; PAREYN, C. Geology and liberation of Normandy, France, 1944. *Geology Today*, v. 11, p. 58-63, 1995.
- SEBA, W. M. P. S. A Meteorologia no Processo do Planejamento Militar da Operação Overlord. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 132, n. 04/06, p. 195-216, 2012.
- _____. O Desafio da Meteorologia no Planejamento do Desembarque da Normandia. *Anais Hidrográficos*, Niterói, v. 69, p. 89-107, 2011.

FEMAR



CARPENT TUA POMA NEPOTES



Figura 1: Entrada do Museu da Escola Naval

MUSEU DA ESCOLA NAVAL: A MEMÓRIA DOS SENTINELAS DOS MARES

Primeiro-Tenente (RM2-T) Ananda Aguiar Cardoso

INTRODUÇÃO

O Museu da Escola Naval foi inaugurado em 13 de dezembro de 1962, com o objetivo de recolher objetos de importância histórica para a Instituição de Ensino Superior mais antiga do Brasil. Localizado na parte baixa da Ilha de Villegagnon, ao lado do Planetário, teve suas novas instalações inauguradas em julho de 2019.

MUSEUS E PATRIMÔNIO MILITAR

De acordo com o Conselho Internacional de Museus (ICOM), Museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu

desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, estuda, expõe e transmite o patrimônio material e imaterial da humanidade e do seu meio, com fins de estudo, educação e deleite. Já o Estatuto dos Museus, lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, define Museus como instituições sem fins lucrativos que conservam, investigam, comunicam, interpretam e expõem, para fins de preservação, estudo, pesquisa, educação, contemplação e turismo, conjuntos e coleções de valor histórico, artístico, científico, técnico ou de qualquer outra natureza cultural, abertas ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento.

Os museus, no sentido moderno do termo, surgiram apenas no século XVII. Em 1862, a palavra é, pela primeira vez, empregada na língua inglesa para “descrever a coleção de coisas estranhas, raras e exóticas doadas pelo Sr. Elias Ashmole à Universidade de Oxford”. Já os museus militares surgiram, quando os nobres começaram a colecionar lembranças e troféus, recolhidos durante as campanhas militares. No Brasil, a primeira ideia de um museu militar surgiu por iniciativa de D. João VI, ao término da Campanha da Guiana em 1714. Entretanto, isso só veio a se tornar realidade em 1865, com a criação do Museu Militar da Casa do Trem, instalado no Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro. Pode ser considerado um dos primeiros museus históricos do Brasil e precursor do Museu Histórico Nacional.

HISTÓRIA DO MUSEU DA ESCOLA NAVAL

O primeiro documento encontrado que versa sobre o Museu da Escola Naval data de 18 de julho de 1957. Trata-se de uma Comunicação Interna do Capitão de Corveta Carlos Miguez Garrido, Encarregado do Material de Renascimento do Museu da Marinha, ao Almirante Cesar Augusto Machado da Fonseca, Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, com o assunto: Criação e instalação do Museu da Escola Naval.

“Muito feliz e oportuna e, portanto, digna do maior apreço e dos mais entusiásticos aplausos, a ideia de criação e instalação (para inauguração oficial por ocasião das festas sesquicentenárias de 1958) do Museu da Escola Naval de Villegagnon”.

Neste mesmo documento o Comandante Garrido enumera diversas sugestões acerca do acervo do futuro museu, sua estrutura física e equipe de profissionais. O objetivo da Diretoria da Escola era organizar um museu de assuntos navais e, em especial, os ligados diretamente à Escola Naval como parte da comemoração do 150º aniversário da instalação da instituição no Brasil.

Em 1º de agosto de 1957 foi nomeada, através de memorando do Vice-Diretor da Escola Naval, Capitão de Mar e Guerra Milton de Siqueira Lopes, uma comissão composta por quatro oficiais com o fito de tomar as providências necessárias para estudar, organizar e instalar um Museu na Ilha de Villegagnon.

Apesar dos esforços demandados, o Museu da Escola Naval foi inaugurado somente em 13 de dezem-

bro de 1962, conforme a Ordem do Dia nº 0067/1962, transcrita a seguir.

Rio de Janeiro, GB.

Em 13 de dezembro de 1962.

Ordem do Dia nº 0067/1962

Assunto: Inauguração do Museu da Escola Naval

Para conhecimento desta Escola e devidos fins, faço público o seguinte:

A Escola Naval sendo o estabelecimento de ensino superior mais antigo do Brasil, pois sua fundação remonta aos idos de 3 de maio de 1808, carecia de um Museu onde os Aspirantes encontrassem sua mensagem de historicidade e a presença daquilo que por força de seus exemplos a ela tivessem ligado suas vidas e glórias.

Com este escopo Administrações passadas iniciaram e prosseguiram a obra de organização e instalação deste Museu que hoje carinhosamente inauguramos.

Às futuras gerações de Aspirantes caberá o privilégio de guardá-lo e engrandecê-lo, pois ele será o santuário das tradições desta querida, gloriosa e sempiterna marinha de Tamandaré, cuja memória nesta data todos reverenciamos.

Júlio Xavier de Araújo e Silva

Contra-Almirante

Diretor

AS NOVAS INSTALAÇÕES DO MUSEU DA ESCOLA NAVAL

Ao longo de sua existência o Museu da Escola Naval passou por diversas mudanças em sua estrutura e funcionamento. A partir de 1969 foi estabelecido um convênio entre a Escola Naval e o Museu Histórico Nacional (MHN), publicado no Diário Oficial da União em 20 de junho. A Escola cederia ao MHN,

por empréstimo, objetos de valor documental. Em contrapartida, o MHN forneceria à Escola a assistência técnica que fosse solicitada para reorganização do seu Museu. Ao avaliar os documentos que foram preservados, podemos concluir que, como consequência deste convênio, houve um grande trabalho de catalogação do acervo da Escola Naval durante as décadas de 1970 e 1980.

Não foram encontrados registros de atividades realizadas na década de 1990. A partir dos anos 2000, o Departamento de Acervo da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha promoveu algumas visitas à Ilha de Villegagnon com o objetivo de avaliar as condições do acervo da Escola Naval. Após as visitas, foram emitidos pareceres com recomendações salientando a importância de profissionais capacitados, em especial na área de Museologia.

Em 2012 e, posteriormente, em 2015 ingressaram na Escola Naval duas Oficiais Temporárias com Graduação em Museologia e assumiram as funções de Encarregado da Divisão de Apoio que englobava o Museu e a Biblioteca da Escola Naval. Desta forma, não era possível a dedicação exclusiva às atividades museológicas. A partir de 2016, o Museu da Escola Naval passou a ser subordinado ao Gabinete do Comandante e no ano seguinte a EN recebeu em suas fileiras um oficial temporário na especialidade de Museólogo que assumiu exclusivamente as atividades do Museu.

Apesar de seu acervo de grande importância o Museu da EN carecia há algum tempo de uma modernização nas suas instalações. A comunicação visual já se encontrava defasada e pouco atrativa para o público além de o espaço expositivo já apresentar diversos problemas estruturais. No início de 2018 o Museu da EN recebeu um novo compartimento para que fosse instalada a sua reserva técnica. De acordo com as Normas para Gestão de Bens Culturais, as organizações militares que tenham Museu, Espaço Cultural ou Exposições devem reservar um espaço para sua Reserva Técnica. A Reserva Técnica é o local onde fica armazenado todo o acervo que não está exposto ou decorando a OM. Nessa Reserva, controla-se a entrada, a saída e a conservação do acervo.

Foram iniciadas a organização e a catalogação das peças que compõem o acervo da Escola Naval, possibilitando sua resignificação e inserção em um contexto, facilitando o desenvolvimento de uma narrativa que foi a base do novo projeto museográfico. Posteriormente, chegou o momento de buscar soluções de baixo custo

para otimizar o aproveitamento do espaço expositivo já existente e conceber um circuito que otimizasse a comunicação com os visitantes. A partir da contratação de serviços de engenharia via ata de registro de preços, foram erguidas paredes de gesso acartonado dentro do espaço e utilizados a mão de obra e o conhecimento técnico das diversas especialidades dos militares da Marinha do Brasil para as demais melhorias. A comunicação visual foi resolvida através da instalação de placas de vidro fixadas nas paredes com separadores de metal e adesivadas como cores vibrantes, inspiradas no brasão da OM. Foram desenvolvidos textos com a ajuda de diversos setores da Escola Naval com o objetivo de transmitir ao visitante, de forma clara e atrativa, a importância dos fatos históricos e cotidianos da vida dos Aspirantes.

O projeto museográfico foi pensando para transmitir ao público a importância da Instituição de Ensino Superior mais antiga do país por meio de exposições de curta e longa duração. O primeiro compartimento do Museu foi destinado a abrigar exposições temporárias que conversem com o calendário de eventos da EN ou fatos importantes para a Marinha do Brasil. A primeira exposição temporária foi realizada em parceria com o setor de Serviço Social da Escola Naval com o tema “Ingresso das Aspirantes Femininas na Escola Naval”. Utilizando como recursos expositivos *banners* e uma televisão exibindo vídeos, a exposição também conta a trajetória da inserção de militares do sexo feminino nas fileiras da Marinha. Ao lado, também é possível lembrar a atuação da Escola Naval nas Olimpíadas Rio/2016 e contemplar uma réplica da Tocha Olímpica.

Já a exposição de longa duração ocupa a maior parte do espaço e foi desenvolvida em módulos nos quais é possível conhecer a história da Ilha de Villegagnon através dos séculos, desde a tentativa de instalação de uma colônia francesa por Nicolas Durand de Villegagnon até a construção e a inauguração das instalações da Escola Naval em 1938. A história da Escola Naval é contada a partir de sua criação por decreto de D. Maria I de Portugal, em 1782, passando pela transferência para o Brasil junto à Família Real em 1808 e por todas as sedes que abrigaram a instituição até a atualidade. A Revolta da Armada é retratada através de fotografias da Ilha destruída após os bombardeios, e o Almirante Saldanha da Gama é homenageado através da exposição de sua Espada e Talim. A trajetória dos “Sentinelas dos Mares” durante o Ciclo



Figura 2: Reprodução de Camarote de Aspirantes da década de 1970

Figura 3: Representação dos Corpos da Armada, Intendentes e Fuzileiros Navais

Figura 4: Seção do Mastro da Fragata Amazonas, um dos destaques do acervo

Escolar é representada a partir de seu ingresso na EN, o recebimento do Espadim e o Juramento à Bandeira, a escolha entre os Corpos da Armada, de Fuzileiros e de Intendentes, as atividades culturais e esportivas, a passagem da Cana do Leme e a tão aguardada Cerimônia de Declaração de Guardas-Marinha. Podemos destacar também a reprodução com peças originais de um camarote da década de 1970 responsável por despertar emoções nos visitantes que habitaram o “solo sagrado de Villegagnon”.

As novas instalações do Museu da Escola Naval foram inauguradas no dia 9 de julho de 2019. Na mesma ocasião foi realizada a doação da espada do ex-Comandante da Marinha Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, que hoje se encontra exposta junto às espadas dos ex-Ministros da Marinha Almirante de Esquadra Alfredo Karam, Almirante de Esquadra Ivan da Silveira Serpa e Almirante de Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. O evento contou com a presença do Diretor-Geral do Pessoal da Marinha e do Diretor de Ensino da Marinha, além de Oficiais e Aspirantes da Escola Naval.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A inauguração das novas instalações do Museu da Escola Naval marca o início de um grande projeto de musealização do sítio histórico da Fortaleza de Nossa



Figura 5: Visita escolar com mediação

Senhora da Conceição de Villegagnon, a exemplo do que foi realizado em outras fortificações existentes no Estado do Rio de Janeiro. A Escola Naval está situada em um local que foi palco de diversos fatos desde o século XVI e, em breve, seus visitantes terão a oportunidade de conhecer a história *in loco* de forma didática e interativa.

O Museu da Escola Naval recebe visitas escolares e do público em geral, de segunda a sexta, mediante agendamento com a Divisão de Relações Públicas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009. Instituto o Estatuto de Museus e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, 15 jan. 2009. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/111904.htm>. Acesso em: 23 de nov. 2019.

_____. Ministério da Marinha. Secretaria Geral. Convênio que entre si fazem a Escola Naval e o Museu Histórico Nacional. Diário Oficial da União: seção 1, parte 1. Brasília, DF, n. 5260, 20 junho 1969.

_____. Normas Para Gestão de Bens Culturais 4ª Revisão. Secretaria-Geral da Marinha. Marinha do Brasil, Brasília, 20 de maio de 2019.

DESVALLÉES, André; MAIRESSE, François; SOARES, Bruno Brulon; CURY, Marília Xavier. Conceitos-chave de Museologia. [S.l.: s.n.], 2013.

INTERNATIONAL COUNCIL OF MUSEUMS. Portugal. Museu [Definição]. [20--]. Disponível em: <http://arquivo.icom-portugal.org/documentosdef,129,161,lista.aspx>>; Acesso em: 06 dez. 2019.

SANTOS M. B., & GRANATO M. (2018). As Instituições da Marinha no Rio de Janeiro e a Preservação de Bens Culturais. *Museologia & Interdisciplinaridade*, 7(14), 128-150. <https://doi.org/10.26512/museologia.v7i14.18390>

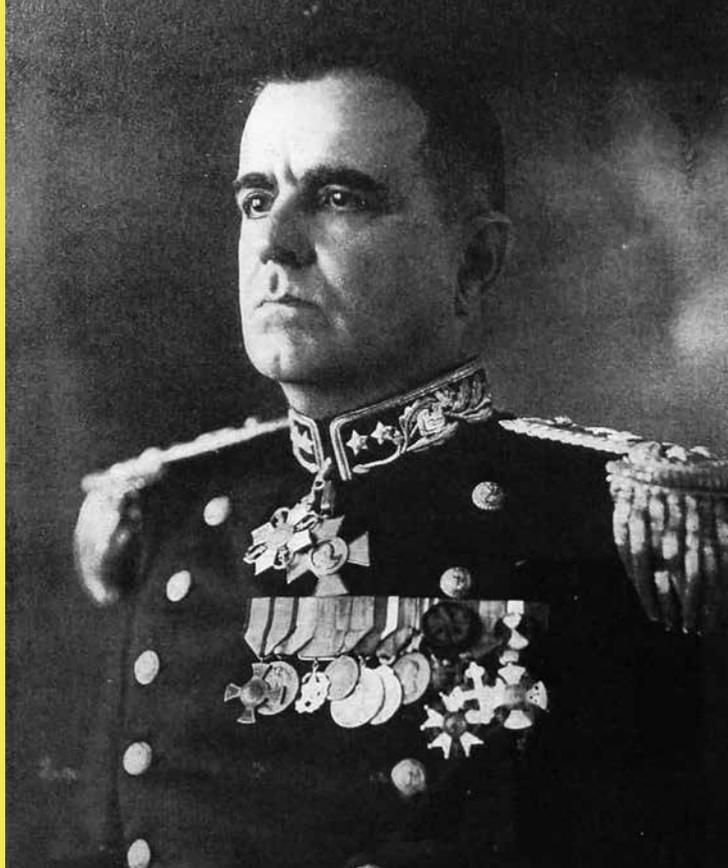


Figura 1 - Almirante Lemos Basto

Fonte: acervo do Departamento de Formação Marinheira da EN

ALMIRANTE ALBERTO DE LEMOS BASTO, CRIADOR DA ORDEM DE VELEIROS DA ESCOLA NAVAL

Capitão de Mar e Guerra (Ref) Pedro Gomes dos Santos Filho¹

No dia 8 de setembro de 1946, um vento Sul com baixa intensidade soprava nas águas da Baía de Guanabara. Às 14 horas, mais de 70 embarcações encontravam-se posicionadas próximas à linha de partida, para dar início à competição denominada Taça Escola Naval, que iria se tornar a prova náutica de maior envergadura da América Latina: a Regata Escola Naval.

O tradicional evento, que hoje tem participação internacional e reúne centenas de embarcações e mais de mil

competidores, existe devido ao incentivo de um grande marinheiro: o Almirante Alberto de Lemos Basto.

O presente artigo tem como propósito divulgar a carreira do notável Almirante, líder incontestado, padrão de Oficial de Marinha, e registrar as suas iniciativas em prol do desenvolvimento do esporte náutico na Escola Naval e no país.

O Almirante Lemos Basto nasceu a 8 de setembro de 1881, na Inglaterra. Sentou praça de Aspirante em 19 de janeiro de 1898, formando-se guarda-marinha em 2 de abril de 1902. Alcançou o Almirantado em 1939, sendo promovido a Almirante de Esquadra em

¹ Doutor em Política e Estratégia pela Escola Superior de Guerra. Com a colaboração do Departamento de Formação Marinheira da Escola Naval.

1949, após ter passado para a reserva quatro anos antes.

Como oficial moderno, Lemos Basto pertenceu ao grupo denominado Arquiduchos, movimento de oficiais abnegados e motivados que, apesar do crescente desgaste e obsolescência do material, conseguiram transformar a década de 1920 em um período áureo para a artilharia naval.

Serviu duas vezes no Cruzador *Bahia* e na Flotilha de Submersíveis. Como submarinista, recebeu o Submarino *F3*, foi seu primeiro Comandante, fiscalizou a construção do Submarino *Humaitá* e o comandou.

Durante a brilhante carreira, recebeu diversos elogios dos quais dois marcaram a sua trajetória. Um deles foi reconhecido por Ordem do Dia, de 22/11/1915, do Estado-Maior da Armada, pela rapidez e eficiência com que prestou socorro às vítimas do naufrágio da barca *Sétima*, na Baía de Guanabara. O outro, registrado em telegrama do Ministro da Marinha por ordem do chefe do Governo Provisório, faz menção a sua atuação contra os revoltosos do Forte de Óbidos, no Rio Amazonas, durante a Revolução Constitucionalista de 1932 contra o Governo de Getúlio Vargas. As qualidades de Lemos Basto ficaram evidentes nesse episódio, que merece uma breve descrição.

Em apoio aos revoltosos paulistas, a guarnição do Forte de Óbidos se apoderou de duas embarcações, que foram artilhadas com canhões de 75mm, e subiu o rio rumo a Manaus, com o intuito de depor o governador do Estado e estender a revolução pela região Norte. Tomando conhecimento da situação, o Capitão dos Portos, Capitão de Fragata Lemos Basto, após aguardar instruções do Rio de Janeiro que demoraram a chegar, decidiu agir por conta própria. Incorporou à Marinha dois navios mercantes e três embarcações fluviais, guarneceu as embarcações com militares em postos chave e partiu para o combate, comandando a força naval improvisada. O en-

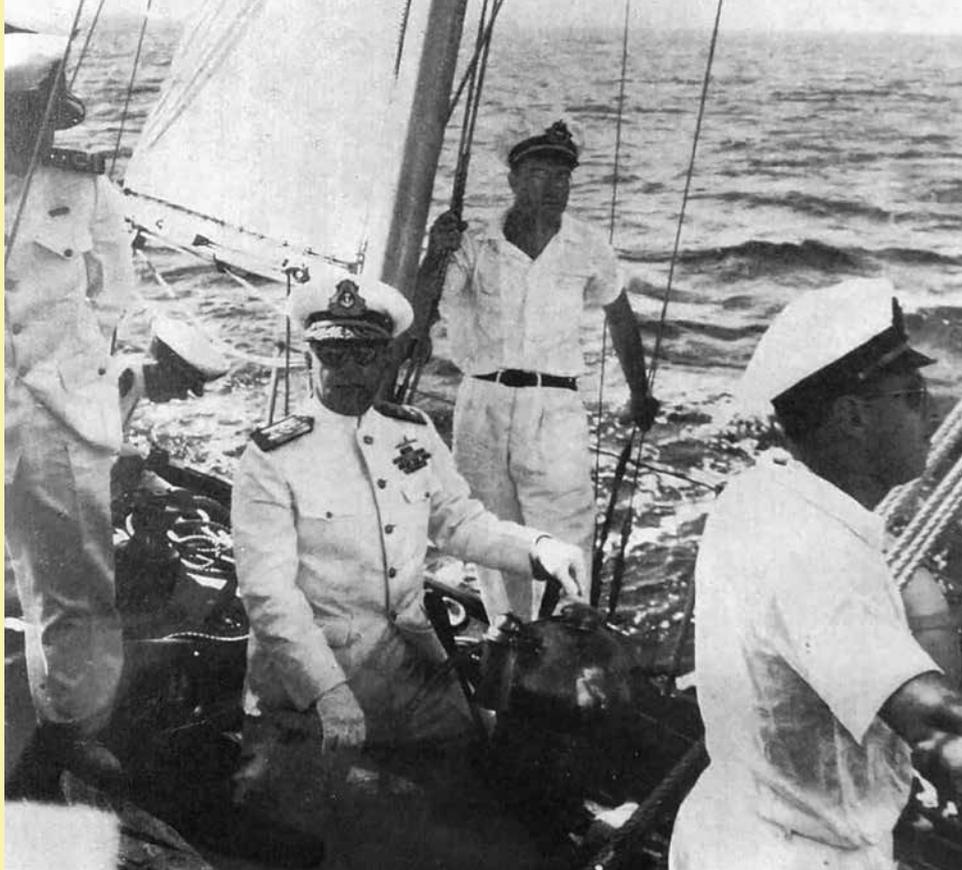


Figura 2 - Almirante Lemos Basto a bordo do Iate *Vendaval*

Fonte: acervo do Departamento de Formação Marinheira da EN

gajamento lembrou Riachuelo! Após alguns disparos de 75mm, os navios legalistas, de maior porte, empregaram a tática de abalroamento e abriram fogo com fuzis e metralhadoras pesadas, de posse do contingente do Exército que havia embarcado nos mercantes. Além de ter posto a pique as embarcações, o ataque ocasionou cerca de 50 baixas entre os rebeldes. Vitória das Forças legalistas!

O telegrama do Ministro destacava “a iniciativa, coragem, responsabilidade e inteligente atuação com êxito e sem perda de vidas para as Forças” (BITTENCOURT, 2012, p.47).

No ano seguinte, içou seu pavilhão de Comandante da Flotilha do Amazonas no Encouraçado *Florianópolis*, atuando como componente naval da Força de Ocupação da Fronteira do Brasil, Peru e Colômbia, que tinha a tarefa de manter a neutralidade do nosso país, durante o conflito que ficou conhecido como Guerra de Letícia.

Promovido a Capitão de Mar e Guerra, comandou o histórico Encouraçado *Minas Gerais*.

Durante a Segunda Guerra Mundial, foi Comandante do Comando Naval do Leste. Seu desempenho foi considerado pelo Almirante Gerson de Macedo Soares, na época Chefe do Estado-Maior da Força Naval do Nordeste, como “o mais eficiente dos comandos navais” (SOARES, 2012, p.166).

Lemos Basto não era somente um homem de ação, mas também das letras e do desporto. Em 1932, venceu o tradicional Prêmio Almirante Jaceguay, apresentando o trabalho “A ligação entre as Marinhas de Guerra e Mercante”. Foi membro fundador, diretor-secretário e diretor-presidente da Liga de Esportes da Marinha, criada em 1916 por um grupo de oficiais entusiastas da prática esportiva.

As qualidades desse grande chefe naval ficaram mais uma vez em evidência, quando assumiu, em 30 de março de 1940, a Direção da Escola Naval, onde seu nome se tornou um marco pela liderança firme e conduta impecável. Sobre o Almirante, assim se expressou um Aspirante da Turma de 1941, a quem chamava de “Grande Chefe”:

Fomos recebidos pelo Almirante Lemos Basto com uma preleção repleta de incentivos a nos-

so procedimento na Escola e na Marinha, na qual se destacou um lema: “Espadas afiadas e morrões acesos”. Era época da Segunda Guerra Mundial, e ele nos alertava para a condição de prontidão que deveríamos incorporar ao nosso estudo e adestramento, ligando as tradições do passado às responsabilidades do presente. (SKINNER FILHO, 2004, p.165).

Ao final do primeiro ano de comando, que coincidia com o término do ano letivo, Lemos Basto determinou o embarque de todo o Corpo de Aspirantes em um navio do Lloyd Brasileiro em viagem de instrução pelo Brasil, com dois meses de duração. Embora na época os Aspirantes não tenham ficado satisfeitos por perder as férias, mais tarde alguns reconheceram a importância da viagem.

Um grande acontecimento que o Almirante Lemos Basto produziu nesse nosso começo de vida naval foi a viagem de instrução pela costa do Brasil que ele organizou muito bem, a bordo do navio de passageiros, do Lloyd, Pedro I. (SOUZA, 2001, p.135).

Em todos os portos tínhamos uma palestra de um ilustre historiador local sobre as razões dos portugueses terem construído aquelas fortalezas e as diversas operações contra-ataques ao país. Também houve a visita do corpo de alunos aos principais estabelecimentos industriais existentes nas proximidades dos portos. (VIANNA, 2013, p.19).

Sob todos os aspectos, a viagem foi muito proveitosa. Nos portos, foram realizadas conferências por autoridades locais, visitas a estabelecimentos militares e civis, recepções, competições esportivas com clubes locais, etc... (FONSECA, 1999, p.75).

A preocupação do Diretor com a formação acadêmica dos seus Aspirantes não o impedia de incentivar os esportes, principalmente o iatismo. Por sua iniciativa, foi criada, no primeiro ano de seu comando, a Volta à Ilha Rasa, regata na qual participaram veleiros de grande porte. Não parou por aí. No ano seguinte,

Lemos Bastos cria, também, a regata de ida e volta à Ilha Grande, com contorno no farol de Pau a Pino, em 1941, num total de 120 milhas de percurso. Esse evento é a primeira regata de oceano do Brasil. O Alm. Lemos Bastos torna-se de forma decisiva o iniciador das regatas de oceano no Brasil. (CARDOSO, 2007, p.81).

A participação dos Aspirantes representando a Escola em grandes regatas a vela motivou o Almirante a fundar, em 14 de janeiro de 1941, a Ordem dos Ve-



Figura 3 - Ordem dos Veleiros da Escola Naval
Fonte: Departamento de Formação Marinheira da EN

leiros da Escola Naval. A Ordem possui os graus de Marinheiro, Patrão, Capitão e Capitão Mor, este último reservado ao Comandante da Escola em exercício. Pertencem à Ordem aqueles que se destacam por serviços relevantes prestados ao iatismo na Escola Naval ou no Brasil. Os agraciados com os distintivos e diplomas referentes ao grau conquistado na Ordem dos Veleiros têm seus nomes lançados em livro histórico que, seguindo as águas das tradições navais, é escriturado desde a sua fundação.

Dois anos após a fundação da Ordem dos Veleiros, foi criado o Grêmio de Vela da Escola Naval (GVEN), que até hoje mantém vivo o espírito marinheiro transmitido por diversas gerações de Aspirantes Velejadores.

A excelência da performance de Lemos Basto durante seu comando na Escola Naval pode ser vislumbrada nas palavras do Almirante Maximiano da Fonseca, Ministro da Marinha no período de 1979 a 1984:

O Almirante Lemos Bastos, quando diretor da Escola, tomou uma série de providências

no sentido de aprimorar o preparo profissional e social dos aspirantes. Criou a Ordem dos Veleiros para incentivar a prática do esporte da vela, sem dúvida de grande importância; procurou incentivar atividades de ordem prática que também contribuíssem para o preparo profissional. No que se refere à parte social, contratou um professor para ensinar a dançar os aspirantes que eram fracos nessa ‘matéria’; contratou um “maitre d’hôtel” para fiscalizar e corrigir o comportamento dos aspirantes à mesa. (FONSECA, 1999, p.78).

Considerando o pioneirismo e a importância do Almirante Alberto de Lemos Basto para o desenvolvimento do esporte náutico na Escola Naval e no Brasil e seus prestimosos serviços para a Marinha do nosso país, este artigo presta homenagem a um Oficial de Marinha que por suas qualidades tornou-se um exemplo a ser seguido pelos “Sentinelas dos Mares”.

REFERÊNCIAS

- BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido. O Brasil declara guerra ao Eixo – 70 anos. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 132, nº 4/6, abr./jun. 2012.
- CARDOSO, Fernando Antonio Garrido. A Regata Escola Naval: do lazer à performance, um grande espetáculo. Revista de Villegagnon, ano II, n.2, p.80-86, 2007.
- SKINNER FILHO, Gabriel. Lemos Basto, meu Comandante. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 124, nº 10/12, out./dez. 2004.
- FONSECA, Maximiano da Silva. De Taboas a Brasília. Rio de Janeiro: Editora Ao Livro Técnico, 1999.
- SOARES, Gerson de Macedo. Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 132, nº 4/6, abr./jun. 2012.
- SOUZA, José Carlos Coelho de. A turma de guardas-marinha de janeiro de 1944. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 121, nº 4/6, abr./jun. 2001.
- VIANNA, Antonio Didier. *Competitividade e a indústria brasileira: por que o Brasil não é competitivo?* 1. ed. Rio de Janeiro: Jaguatirica Digital, 2013.

Representantes da Universidade Texas A&M visitam a Escola Naval



Comitiva da *Texas A&M University* (TAMU)

No dia 18 de janeiro, a Escola Naval (EN) recebeu a visita de representantes da *Texas A&M University* (TAMU) localizada no estado do Texas – EUA.

A TAMU é uma universidade estadual composta por diversas agências que prestam serviços públicos, oferecendo cursos em mais de 150 áreas de estudo, por intermédio de dez faculdades e dezoito institutos de pesquisa. Uma das universidades possui um Corpo de Cadetes que, além de realizar o mesmo curso de graduação dos estudantes civis, recebe treinamento militar, permitindo aos cadetes ingressar diretamente nas Forças Armadas norte-americanas.

A visita à Escola Naval teve o intuito de avaliar potenciais áreas de interesse acadêmico, em

especial nos campos da energia nuclear, aeroespacial e cibernético, com a possibilidade de futuros intercâmbios. Foram realizadas apresentações de ambas as partes, seguidas de visita guiada pelas instalações da Escola Naval.

A comitiva da TAMU foi chefiada pelo Diretor do *Nuclear Power Institute* – NPI, o Dr. Kenneth Peddicord e pelo Comandante do Corpo de Cadetes, o General (USArmy RM1) Joe Ramirez. Também participaram do encontro representantes do Centro Industrial Nuclear de Aramar e do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, além de três Oficiais e um Professor civil do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk.

Escola Naval recebe comitiva da Academia Militar das Agulhas Negras e da Academia da Força Aérea



Comitivas da EN, AMAN e AFA

No dia 29 de janeiro, a Escola Naval recebeu a visita das comitivas da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e da Academia da Força Aérea (AFA), com a presença do Comandante da AMAN, General de Brigada Henrique Dutra de Menezes e do Comandante da AFA, Brigadeiro do Ar David Almeida Alcoforado.

Durante a visita, o Comandante da Escola Naval proferiu uma palestra com o fito de apresentar a estrutura organizacional da mais antiga institui-

ção de Ensino Superior do país. Após o almoço, foi realizada visita a algumas das instalações da EN como camarotes, simuladores, auditórios, o Centro Técnico de Tiro Esportivo, além do Museu, do Planetário e da Biblioteca.

O evento fomentou o intercâmbio de experiências entre as academias congêneres, contribuindo para a excelência da formação dos futuros Oficiais da Marinha, do Exército e da Aeronáutica.

Escola Naval inicia o Ano Letivo de 2019



Aula Inaugural de 2019

Foi realizada, no dia 4 de fevereiro, a Cerimônia de Abertura do Ano Escolar de 2019 da Escola Naval (EN). O evento, que tem como propósito marcar formalmente o início das atividades escolares dos Aspirantes, contou com a presença do Diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante André Luiz Silva Lima de Santana Mendes.

Anualmente, a EN convida um palestrante possuidor de notório saber. Neste ano, a Aula Inaugural foi ministrada pelo Professor Guilherme Miziara, Jornalista, especialista em Comunicação Empresarial, Oratória, Negociação e Treinamento de Docentes.

O tema, de extrema relevância para os futuros líderes de nossa Marinha, foi: “Comunicação,

oratória e negociação: questões teóricas e práticas” e teve o propósito principal de que os Aspirantes atentem para a necessidade de aprimorar sua comunicação, a fim de, no futuro, conseguirem atrair o interesse do ouvinte e minimizar os ruídos, garantindo, assim, o entendimento da mensagem transmitida para o público a ser influenciado e liderado.

Durante a interessante Aula, foram abordadas diferentes perspectivas de negociação, citados aspectos relevantes de comunicação aplicados à Liderança e expostas técnicas de interação com diferentes tipos de público, que muito contribuirão para a formação dos futuros Oficiais.

Escola Naval recebe alunos-diplomatas do Instituto Rio Branco



Comitiva do Instituto Rio Branco em visita à Escola Naval

No dia 22 de fevereiro, alunos-diplomatas do Instituto Rio Branco (IRB) realizaram visita à Escola Naval como parte do roteiro de sua viagem de estudos, que percorreu as cidades de Brasília, Anápolis, Goiânia, Manaus, Boa Vista, Auaris, Pirassununga, São José dos Campos, Resende e Rio de Janeiro.

Os objetivos dessa viagem foram estreitar os laços de amizade entre o Ministério da Defesa e o Ministério das Relações Exteriores e proporcionar aos alunos do IRB o conhecimento das missões e das peculiaridades de Organizações

Militares Operacionais e de Ensino das Forças Singulares.

A comitiva, composta por trinta alunos-diplomatas e presidida pela Diretora Geral do Instituto, Embaixadora Gisela Maria Figueiredo Padovan, foi recebida pelo Comandante da Escola Naval, que proferiu uma palestra abordando aspectos relevantes da instituição de Ensino Superior mais antiga do País e da formação do futuro Oficial da Marinha do Brasil. Posteriormente, a delegação visitou as instalações da Escola e participou de um almoço com o Corpo de Aspirantes.

Escola Naval lança a 13ª edição da Revista de Villegagnon

No dia 2 de maio, ocorreu, na Biblioteca da Escola Naval, o lançamento da 13ª edição da Revista de Villegagnon. Na ocasião foram agradecidos Oficiais, Docentes, Guardas-Marinhas e Aspirantes que redigiram os artigos.

Durante a cerimônia foi prestada homenagem ao Capitão de Mar e Guerra Ricardo Tavares Verdolin, em agradecimento aos treze anos em que esteve à frente da edição do periódico da Escola Naval.

A Revista, registrada no Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, é publicada anualmente e tem como propósito divulgar trabalhos, ensaios e pesquisas sobre temas de interesse naval. Contém artigos, elaborados por voluntários e convidados da própria tripulação da Escola, re-



13ª Edição da Revista de Villegagnon

levantes para a formação acadêmica e profissional dos Aspirantes, além de projetos e atividades desenvolvidas no decorrer do ano acadêmico.

Escola Naval recebe Veteranos e Ex-Combatentes da Segunda Guerra Mundial



Veteranos e Ex-Combatentes da Segunda Guerra Mundial

No dia 17 de abril, os Veteranos e Ex-Combatentes da Segunda Guerra Mundial realizaram uma visita à Escola Naval, organizada em parceria com o Clube Naval.

A visita, que ocorre anualmente, tem o objetivo de homenagear os militares que, com sacrifício e bravura, cumpriram sua árdua missão de defender a Pátria. Estiveram presentes o ex-Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Alfredo Karam e o ex-Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Roberto Guimarães Carvalho, o Presidente do Clube Naval, Vice-Almirante Rui da Fonseca Elia e o 1º Vice-Presidente,

Vice-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, além de membros do Clube Naval e familiares de ex-combatentes.

Os convidados foram recepcionados pelo Comandante da Escola Naval e, em seguida, assistiram a palestra “A Guerra contra os Franceses na Baía de Guanabara, a formação da Fortaleza de Villegagnon e a fundação da Cidade do Rio de Janeiro (1555-1567)” proferida pelo Capitão de Corveta (IM) Marcello José Gomes Loureiro, instrutor de História Naval.

Após o almoço com o Corpo de Aspirantes, foi realizado o desfile em continência aos nossos heróis.

Escola Naval sedia o “IV Simpósio de Liderança”



IV Simpósio de Liderança

Nos dias 8 e 9 de maio, a Escola Naval sediou o “IV Simpósio de Liderança”, cujo tema foi: “Motivação: como levá-la aos subordinados”. O evento, que ocorre anualmente, tem o objetivo de promover o estudo e o debate de temas relacionados à Liderança, voltados para o futuro Oficial de Marinha.

Na ocasião, os participantes tiveram a oportunidade de se envolver em debates, mesas redondas e dinâmicas de grupo, visando o desenvolvimento de oratória, prática argumentativa e conhecimento sobre os assuntos debatidos. Também puderam assistir palestras proferidas pelo Presidente do Centro de Estudos Políticos-Estratégicos da

Marinha (CEPE-MB), Almirante de Esquadra (Ref-FN) Alvaro Augusto Dias Monteiro, e pelo Diretor de Finanças da Marinha, Vice-Almirante (IM) Hugo Cavalcante Nogueira.

Além dos Aspirantes da Escola Naval, estiveram presentes Alunos do CIAW e do CIAGA, Cadetes da AMAN e da AFA, bem como convidados de diversas instituições de Ensino Superior, como UNIRIO, UFRJ, UFE, PUC-RIO, IBMEC, FGV e Estácio.

O “IV Simpósio de Liderança” foi organizado pela Sociedade Acadêmica Phoenix Naval, associação sem fins lucrativos, que tem como base o aprimoramento sociocultural dos futuros Oficiais da Marinha do Brasil.

Escola Naval sedia o XVI Congresso Acadêmico sobre Defesa Nacional



Autoridades e congressistas na abertura do XVI CADN

No período de 26 a 30 de agosto, a Escola Naval sediou o XVI Congresso Acadêmico sobre Defesa Nacional (CADN). O evento reuniu representantes da comunidade acadêmica às nossas instituições militares, visando o debate, em alto nível, de assuntos relacionados à defesa, de modo a estimular, sob a orientação do Ministério da Defesa, a reflexão e difusão desses temas, integrando, ainda mais, a sociedade brasileira às suas Forças Armadas e contribuindo para fomentar a conscientização da importância do assunto e enriquecer a formação de nossos gestores e líderes do futuro próximo.

O evento, que contou com a participação de 44 equipes oriundas de 25 Instituições de Ensino Superior do país, perfazendo cerca de 250 participantes, civis e militares, foi estruturado de modo a viabilizar o intercâmbio e discussão de ideias e conceitos, a fim de potencializar o debate e a interação entre alunos, docentes e instituições.

A cerimônia de abertura, no dia 26 de agosto, contou com a presença do Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, Almirante de Esquadra Renato Rodrigues de Aguiar Freire, do Secretário de Pessoal, Ensino, Saúde e Desporto do Ministério da Defesa, General de Exército Paulo Humberto Cesar de Oliveira,



Ministro de Estado Chefe do Gabinete de Segurança Institucional e autoridades

que proferiu a palestra de abertura do Congresso, e do Secretário de Produtos de Defesa do Ministério da Defesa, Dr. Marcos Rosas Degaut Pontes.

No dia 29, o Congresso recebeu, também, o Ministro de Estado Chefe do Gabinete de Segu-

rança Institucional da Presidência da República, General de Exército Augusto Heleno Ribeiro Pereira, que proferiu uma palestra sobre o tema “A atuação do Gabinete de Segurança Institucional e sua relação com a Defesa Nacional”.

Cerimônia de transmissão de cargo é realizada na Escola Naval

No dia 4 de setembro, uma cerimônia militar marcou a passagem de Comando da Escola Naval (EN). Na ocasião, o Vice-Almirante Marcos Borges Sertã passou o cargo para o Contra-Almirante Guilherme da Silva Costa, em cerimônia presidida pelo Diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante Henrique Baptista, com a presença do Governador do Estado do Rio de Janeiro, Wilson José Witzel, do Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, Almirante de Esquadra Renato Rodrigues de Aguiar Freire e do Diretor-Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos.

O Vice-Almirante Sertã, que esteve à frente da mais antiga instituição de Ensino Superior do Brasil por 1 ano e 5 meses, foi designado para o cargo de Diretor de Hidrografia e Navegação, o qual assumiu em 28 de agosto.

Natural de Petrópolis, cidade da região serrana do Estado Rio de Janeiro, o Contra-Almirante Guilherme foi promovido ao atual posto em 31 de julho de 2018. Antes de ser designado para comandar a EN, ocupava o cargo de Subchefe de Assuntos Internacionais da Chefia de Assuntos Estratégicos do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas.



Passagem de Comando da Escola Naval

Escola Naval celebra missa pelo Patrono do Quadro de Capelães Navais

No dia 11 de outubro, foi realizada na Escola Naval Missa em memória do Capitão de Corveta (CN) Redomark, primeiro Capelão da Escola Naval e Patrono do Quadro de Capelães Navais. A celebração religiosa foi presidida pelo Capitão de Mar e Guerra (RM1-CN) Levi, que fora Capelão da Escola Naval no período de 1992-1997, e contou com as presenças do Comandante da Escola Naval, Contra-Almirante Guilherme, e do Superintendente de Ensino, Contra-Almirante (RM1)

Biasoli, além de vários militares, Aspirantes e servidores civis. Em sua homilia, o Capelão Levi enalteceu a vida do Capelão Redomark, além de destacar a importância da formação cultural para os Aspirantes, estimulando-os a abrirem os horizontes durante o período formativo. Após o agradecimento, manifestado pelo Primeiro-Tenente (CN) Reynaldo Segundo, Capelão da Escola Naval, o Capelão Levi encerrou a cerimônia com a bênção final.



Missa em homenagem ao Capelão Redomark

Nascido aos 30 de setembro de 1905, em Nova Iguaçu, Redomark Fernandes de Souza ingressou na Ordem Beneditina do Mosteiro de São Bento do Rio de Janeiro, escolhendo para si o nome religioso de Dom Carlos. Ingressou na Marinha do Brasil em 1946, como 1º Capelão Naval da República, sendo-lhe confiada a Capelania da Escola Naval, onde serviu ao longo dos 16 anos de sua carreira. Na Escola Naval, prodigou-se pela

formação de gerações de Aspirantes, sendo reconhecido por sua vasta cultura intelectual e zelo pastoral. O elevado exemplo de sua vida está perpetuado na Capela da Escola Naval, totalmente idealizada pelo dedicado Capelão. O êxito de sua vida levou o então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Henrique Sabóia, a constituí-lo Patrono do Quadro de Capelães Navais pela Portaria Ministerial nº 0653, de 27 de julho de 1988.