



Revista de Villegagnon 2018



ISSN 1981-3589

Revista Acadêmica da Escola Naval

Ano XIII Número 13 - 2018







Caro Leitor,



Na era do conhecimento, as mudanças e evoluções são mais frequentes, tornando a produção acadêmica, a divulgação de pesquisas e os conhecimentos adquiridos ferramentas ainda mais importantes no processo de ensino-aprendizagem de órgãos de Ensino Superior.

Considerando esse aspecto contemporâneo, a Escola Naval, Instituição de Ensino Superior mais antiga do Brasil, apresenta a décima terceira edição da Revista de “Villegagnon”, periódico acadêmico, contendo produções intelectuais dos Corpos Docente e Discente.

Nossos futuros Oficiais, os Aspirantes, tradicionalmente chamados de Sentinelas dos Mares, passam por uma formação intelectual e cultural complexa, onde é permanentemente ressaltada a importância dos valores éticos e morais que norteiam a Força Naval. O contínuo

aprimoramento técnico-profissional promovido pela Instituição prepara os Aspirantes para as diversas funções que desempenharão no início de suas carreiras como Oficiais da Marinha do Brasil, além de sedimentar as bases para o desenvolvimento da sua liderança.

Nesse sentido, os artigos elaborados por nossos professores e Sentinelas dos Mares, na presente edição, permitem constatar as diferentes áreas e conhecimentos transmitidos e adquiridos, com aplicação nos dias atuais, abordando os campos da ciência e tecnologia, das ciências sociais, da liderança e das tradições navais, presentes na formação dos futuros Oficiais da Marinha.

Por fim, com grande satisfação, cumprimento e agradeco a todos aqueles que contribuíram para a conclusão deste trabalho, desejando aos leitores uma proveitosa e enriquecedora viagem por nossa revista.

MARCOS BORGES SERTÃ
Contra-Almirante
Comandante



REVISTA DE VILLEGAGNON
ANO XIII – NÚMERO 13 – 2018
ISSN 1981-3589

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

Comandante

C. Alte Marcos Borges Sertã

Superintendente de Ensino

C. Alte (RM1) Paulo Cesar Mendes Biasoli

Editor

CMG (Ref) Ricardo Tavares Verdolin

Conselho Editorial

CMG (Ref) Pedro G. dos Santos Filho

CMG (Ref-EN) João Batista L. Vieira

Prof^ª. Dr^ª. Ana Paula Araujo Silva

Prof^ª. Dr^ª. Claudia Quevedo Lodi

Prof^º. Mario Cesar da Silva Souza

Revisão:

CMG (Ref) Pedro G. dos Santos Filho

Prof^ª. Dr^ª. Ana Paula Araujo Silva

Prof^º. Mario Cesar da Silva Souza

Diagramação e Arte final:

Felipe dos Santos Motta

(femotta@id.uff.br)

Impressão:

WalPrint Gráfica e Editora

Agradecimentos:

CC Rodrigo Dias, FC Margarida, Praças do
Centro de Ensino Profissional Naval, 2º SG
(RM-1-CN) Eugênio, Asp (IM) Lucas Barros,
FC Francisco, FC Baeta, Fotógrafo Eduardo De
Vito.

Contato:

en-revvillegagnon@marinha.mil.br

Os artigos enviados estão sujeitos a cortes e
modificações em sua forma, obedecendo a cri-
térios 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

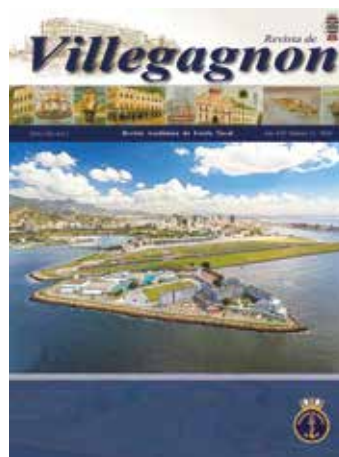


SUMÁRIO

- 4 Abalroamentos no Oriente
Carlos Norberto Stumpf Bento - Capitão de Mar e Guerra (RM1)
- 19 Interdisciplinaridade: a Escola do Futuro e o Grêmio de Engenharia,
Ciência e Tecnologia
Hiago Emboava Arantes dos Santos - Aspirante
- 25 Quando a Guerra Naval deixou de ser linear
William Carmo Cesar - Capitão de Mar e Guerra (Ref)
- 34 A influência dos elementos baseados em terra na Guerra Naval: uma
breve comparação entre Brasil e China
Gustavo Diniz Leite de Aquino - Aspirante
- 42 A liderança na ótica da psicologia positiva
Marcio Pinheiro de Vasconcellos - Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM)
- 50 As principais tradições navais da Marinha do Brasil
Gustavo Barbosa da Silva - Aspirante
- 58 A poesia e a História Naval brasileira
Pedro Gomes dos Santos Filho - Capitão de Mar e Guerra (Ref)
- 68 A necessidade da nacionalização dos meios navais
Antonio dos Santos Martins Neto - Aspirante
- 74 A produção escrita e oral em língua inglesa com auxílio de recursos
on-line
Doris de Almeida Soares - Prof^ª. Dr^ª.
Márcia Magarinos de Souza Leão - Prof^ª. Dr^ª.
- 80 Uma análise da metacognição dos Aspirantes da Escola Naval e
seus desdobramentos no exercício da liderança do futuro Oficial da
Marinha do Brasil
Daniel Figueira Sautchuk - Aspirante
- 90 Por que somos poderosos?
Paulo Roberto Ribeiro da Silva - Capitão de Mar e Guerra (Ref-FN)

- 98 Dez anos da crise do mercado imobiliário norte-americano sob a ótica pós-Keynesiana
Patrick Marques Diniz - Aspirante
- 104 Coordenação civil-militar: uma nova ferramenta para dissolução de conflitos armados
Raphael do Couto Pereira - Capitão-Tenente (FN)
- 114 Notícias de Villegagnon

*Nossa Capa:
Vista aérea da Escola Naval, tendo ao lado o
Aeroporto Santos Dumont e ao fundo o centro da
cidade do Rio de Janeiro*





ABALROAMENTOS NO ORIENTE

Continuamos a investir nas últimas tecnologias e sistemas, mas, como todos sabemos, a tecnologia é apenas um facilitador. São as pessoas que operam o equipamento que nos dão a vantagem em combate...

("Este Barco também é seu" – Captain D. Michael Abrasshof)

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

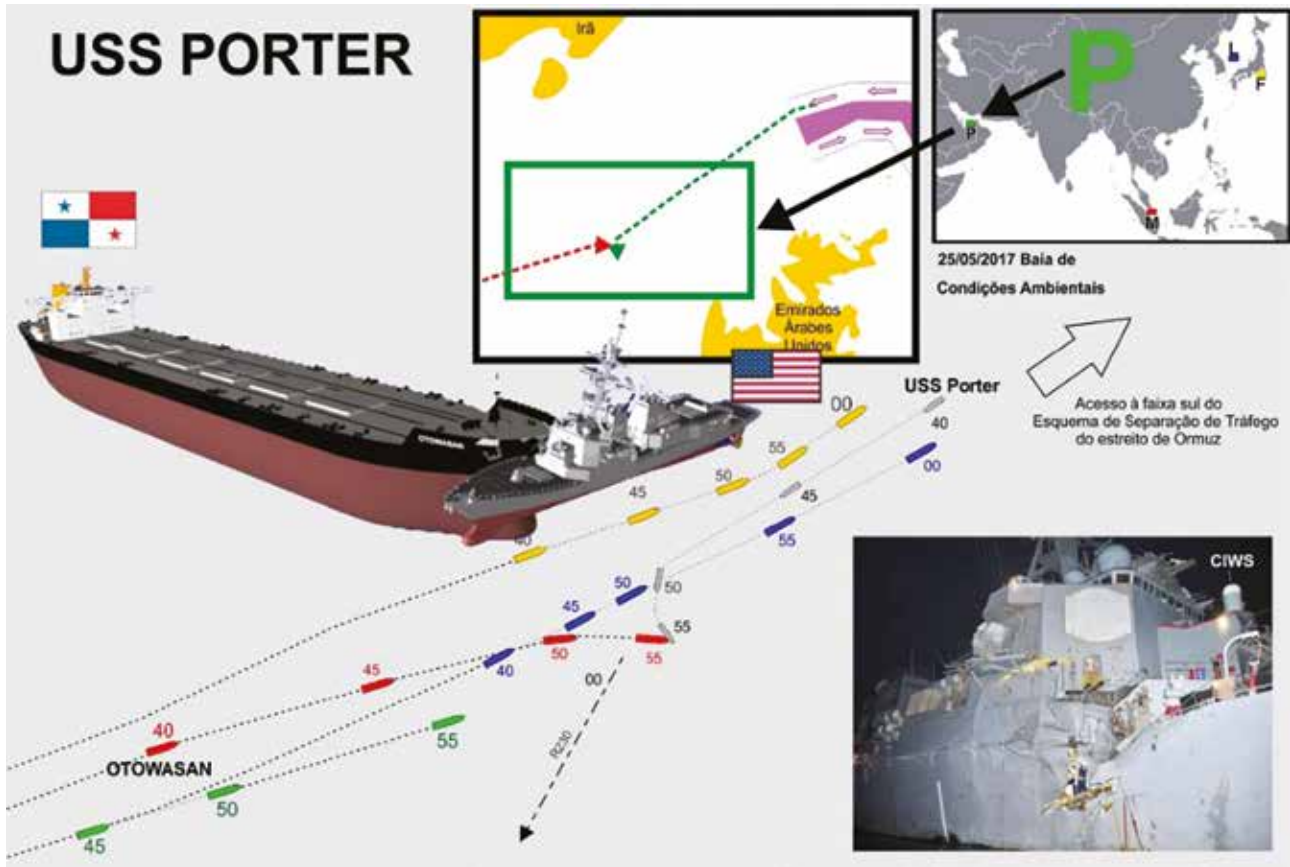
Decorridos 5 anos do abalroamento do Contratorpedeiro (CT) estadunidense USS PORTER em 2012 no Golfo Pérsico, os ensinamentos daquele acidente sem vítimas fatais, contemplados no artigo "O Abalroamento do USS PORTER"², cuja análise foi fundamentada em uma incomum disponibilização do áudio do passageiro do CT, parecem não terem sido efetivamente aproveitados. Em 2017, diversos acidentes envolvendo navios da Marinha dos EUA ocorreram na Ásia, onde se destacam três abalroamentos que resultaram na perda de 17 vidas

a bordo desses navios. Após os acidentes, diversas análises e ilações rapidamente surgiram na mídia procurando encontrar uma explicação para a elevada ocorrência de abalroamentos, inclusive muitas delas atribuindo culpa a possíveis ataques cibernéticos por parte de algum país com conflito de interesses na região.

O presente trabalho, sem o compromisso de apurar qualquer responsabilidade ou garantir a precisão de todas as informações, a maioria fundamentada em relatórios oficiais, tem como propósito evidenciar que as mesmas discrepâncias, contrárias à teoria de **Gerenciamento da Equipe do Passageiro** (*Bridge Team Management – BTM*) e ao conceito de **e-navigation** da Orga-

1 Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval.

2 O artigo, publicado na Revista de Villegagnon 2013, encontra-se disponível em www.e-nav.net.



Quadro 1

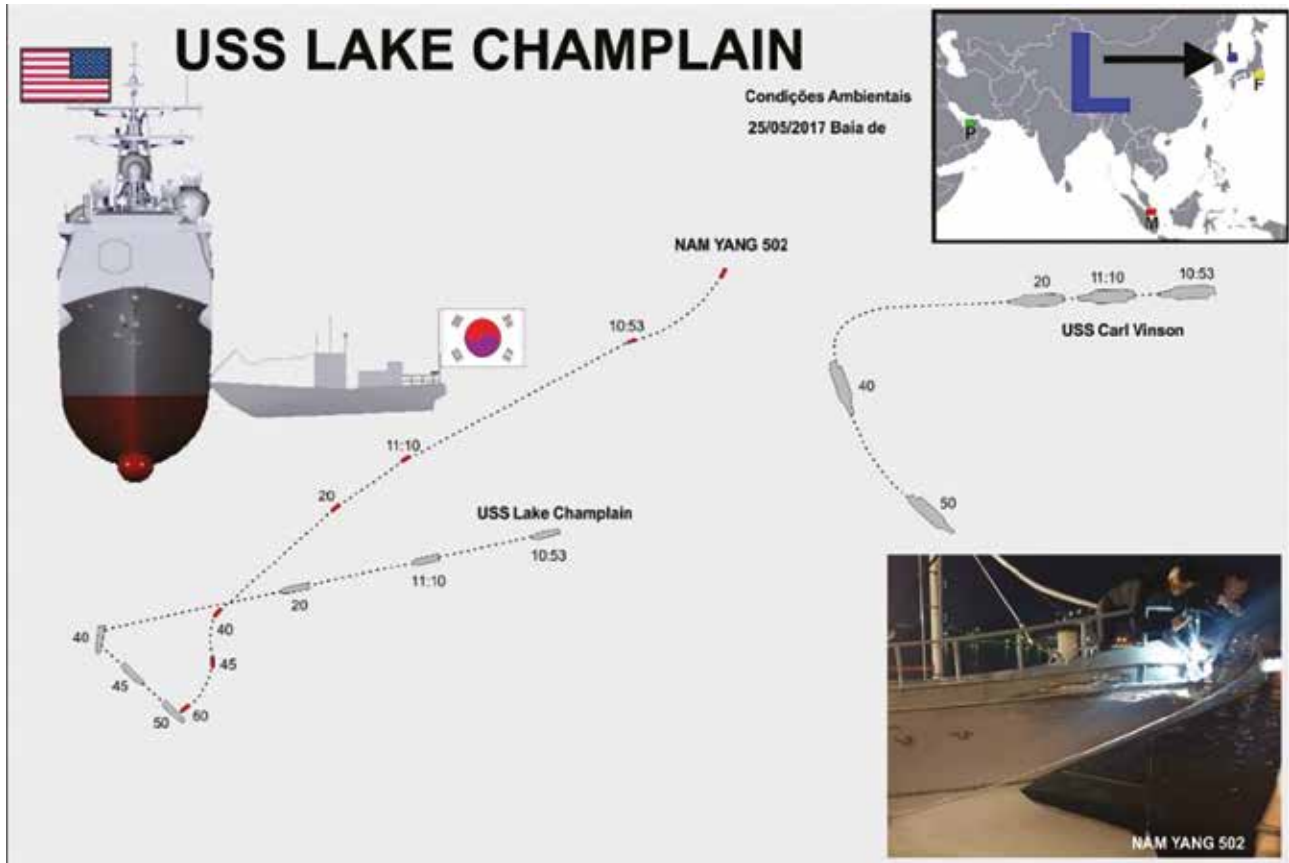
nização Marítima Internacional (IMO), contribuíram mais uma vez para os acidentes, dessa vez com uma inaceitável perda de vidas humanas.

RESUMO DOS ACIDENTES

Em 12 de agosto de 2012, o Contratorpedeiro (CT) Classe Arleigh Burke **USS PORTER** (Quadro 1), em companhia do Navio Doca **USS GUNSTON HALL** (posição desconhecida), saía do Esquema de Separação de Tráfego (TSS – *Traffic Separation Scheme*) do Estreito de Ormuz no Golfo Pérsico, assumindo um rumo sudoeste, contrário ao fluxo de acesso à faixa de tráfego sul daquele TSS. Em uma manobra realizada visando cumprir o rumo planejado (230°), o CT cruzou perigosamente a proa do Navio Tanque (NT) iraquiano **Shat Al Arab** e veio a ser abalroado minutos depois pelo NT panamenho **OTOWASAN**, cuja roda de proa causou grandes avarias na superestrutura e costado a boreste do CT. O NT não so-

freu danos consideráveis e seu bulbo de proa só não contribuiu para uma maior gravidade do acidente pelo fato de o NT estar carregado e o seu bulbo ter passado por debaixo da quilha do CT, sem atingi-lo. Existem relatos de que o compartimento atingido foi desocupado por vários militares minutos antes da colisão, o que evitou que houvesse vítimas fatais.

No dia 9 de maio de 2017, o Cruzador Classe Ticonderoga **USS LAKE CHAMPLAIN** (Quadro 2) acompanhava o Navio Aeródromo (NAe) **CARL VINSON** em operações a leste da península da Coreia, mantendo acompanhamento intermitente com o Barco Pesqueiro (BP) sul-coreano **NAM YANG 502**, que navegava na mesma área. Durante uma guinada acentuada da fragata visando manter distância relativa do NAe, que manobrava francamente para bombordo, ela veio a cruzar a proa do BP, sendo por ele abalroada no costado a meio navio por bombordo, causando danos leves na proa do BP e nenhuma vítima.



Quadro 2

Em 17 de junho de 2017, o CT Classe Arleigh Burke USS FITZGERALD (Quadro 3) navegava à noite em uma área congestionada ao sul do Japão, cruzando perigosamente a área de acesso e saída do TSS de Mikamoto Shima. Tendo três contatos por borseste, onde, de acordo com o RIPEAM, a manobra teria que ser sua, o CT, ao iniciar uma guinada de última hora para bombordo, com aumento de velocidade, veio a ser abalroado pelo Navio Contêiner (NC) filipino ACX CRYSTAL na mesma área do navio onde foi atingido o CT USS PORTER em 2012, só que desta vez com maior gravidade, tendo em vista, principalmente, o seu bulbo de proa ter perfurado as obras vivas do CT. O acidente causou a morte de 7 tripulantes do USS FITZGERALD, sendo o primeiro evento com vítimas estadunidenses a bordo de um navio de guerra depois do ataque terrorista ao USS COLE no ano 2000.

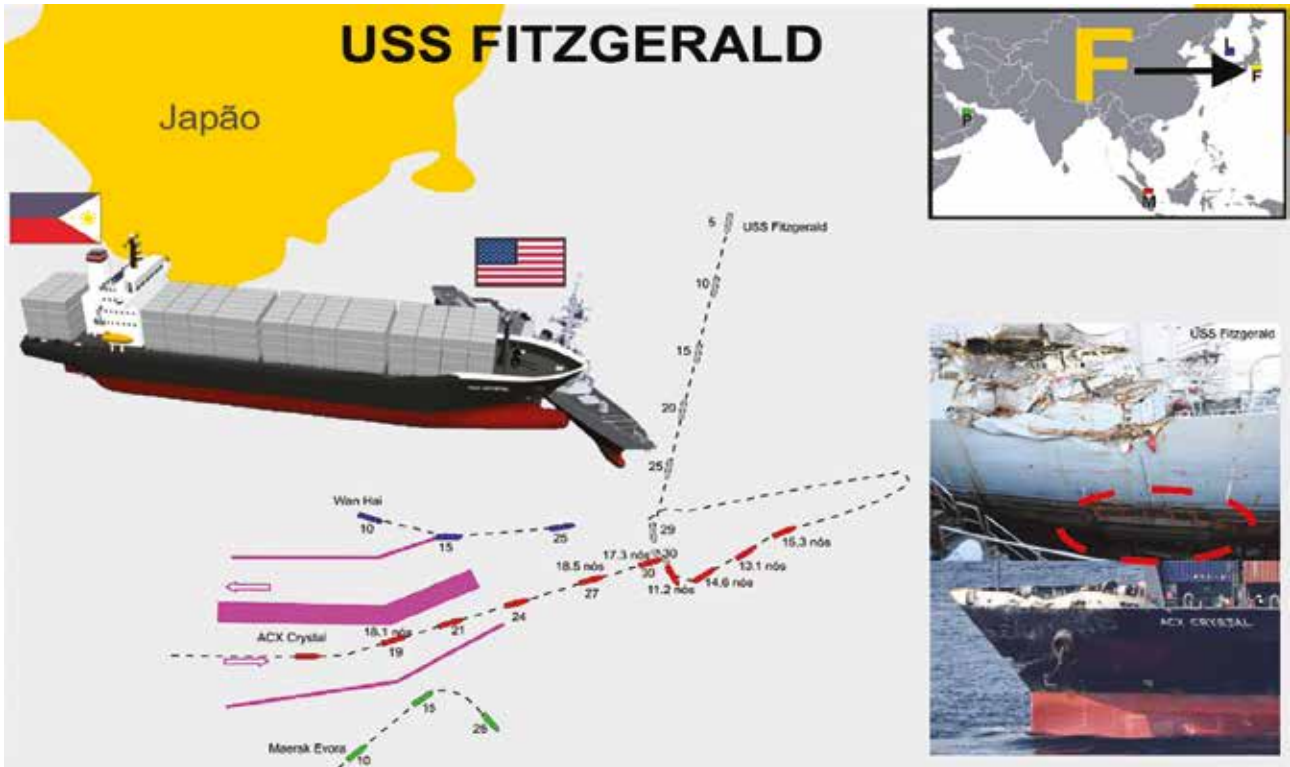
Em 21 de agosto de 2017, o CT Classe Arleigh Burke USS McCAIN (Quadro 4) demandava a faixa de tráfego norte de um movimentado TSS no estreito de Cingapura, quando uma operação incorreta das

manetes que controlam os eixos, feita por pessoal não qualificado, acarretou em um acentuada guinada do CT para bombordo, que o fez passar perigosamente próximo ao NT chinês GUANG ZHOU WAN e ser abalroado pelo NT ALNIC MC que o atingiu com seu bulbo de proa a meio navio na altura da linha d'água, penetrando em suas obras mortas e vivas. O acidente causou a morte de 10 tripulantes do USS McCAIN³.

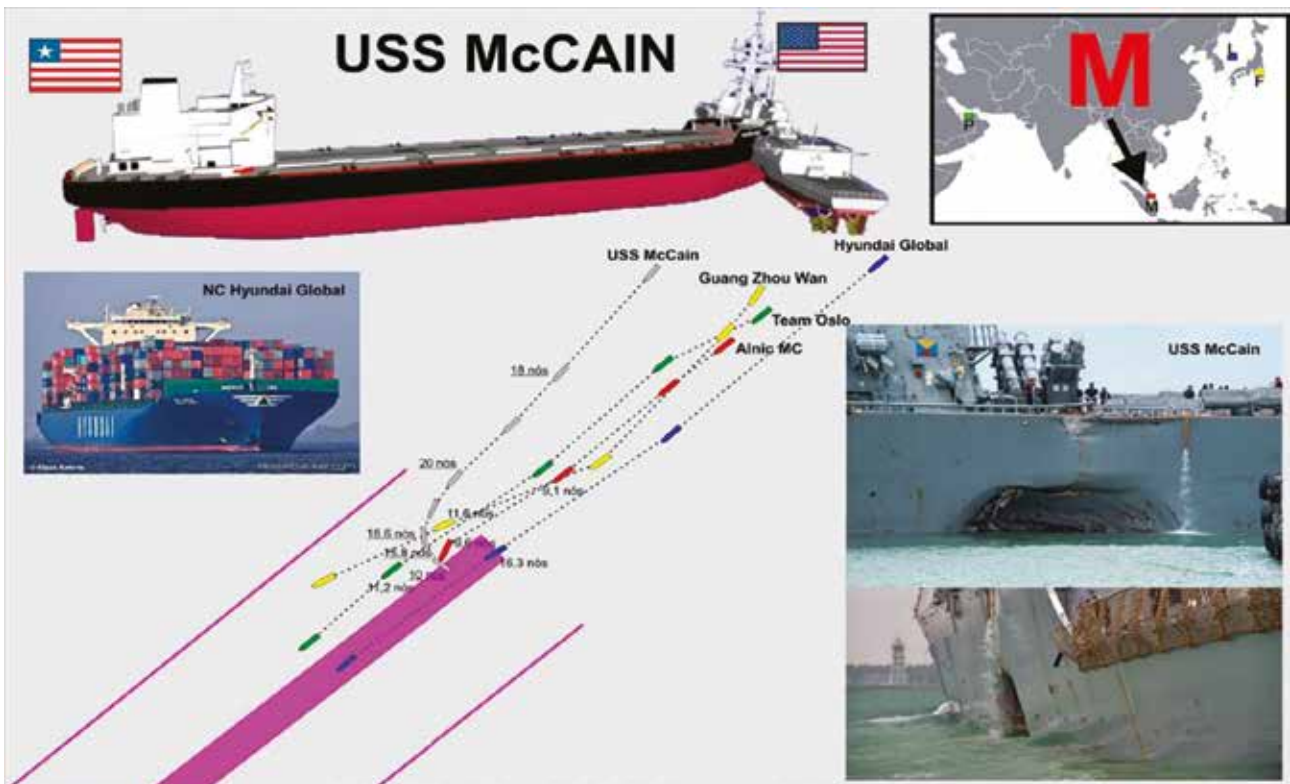
A seguir serão analisados diversos aspectos relacionados ao Gerenciamento da Equipe do Passadiço, abordando especificamente cada acidente com a aposição do ícone do quadro de cada navio de guerra envolvido ao lado do respectivo comentário. Evidentemente, as informações relacionadas ao USS PORTER serão mais detalhadas em face da quantidade de informações oriundas do áudio já mencionado.

Cabe ressaltar que todos os casos ocorreram à noite ou no amanhecer, sob condições ambientais favoráveis, sem nenhuma restrição de visibilidade.

3 As perdas de vidas nos USS FITZGERALD e McCAIN se igualaram às do USS COLE em 2000.



Quadro 3




Quadro 4


GERENCIAMENTO DA EQUIPE DO PASSADIÇO

Essa teoria já existe há muitos anos e é fundamentada em técnicas de organização, liderança e trabalho em equipe, onde podemos destacar os seguintes aspectos relacionados aos acidentes:


I - Despreparo


a) Não realização de treinamentos simulados e práticos


 - Ao analisar os quatro acidentes, constata-se a falta ou deficiência de treinamento simulado ou prático do pessoal do passadiço e CIC, principalmente na operação do radar ARPA, do AIS e do uso da fonia VHF para combinar as manobras, da ausência de informações prestadas pela vigilância visual e pela equipe do CIC e da falta de coordenação e obtenção de redundância de informações pelas equipes do passadiço e CIC.


 - Além da falta de conhecimento básico de operação de controle do leme e propulsão pelo pessoal destacado, houve deficiências no adiestramento de transferência de governo do passadiço para o governo a ré.

b) Desconhecimento das vantagens e limitações das ferramentas de navegação


 - Ficou evidente no áudio do passadiço a ausência de informações sobre os contatos, obtidas por um radar ARPA, pelo AIS ou por equipamentos do CIC.

 - Houve apenas acompanhamento intermitente do BP pelo radar, não ocorrendo o seu efetivo acompanhamento pelo radar ARPA, pelo AIS do passadiço ou por equipamentos do CIC.


 - Não foram constatadas evidências de que os dois NM que saíam do TSS a boreste estivessem sendo acompanhados pelo radar ARPA, pelo AIS do passadiço ou por equipamentos do CIC.

 - Não foram constatadas evidências de que os NM que demandavam a faixa do TSS estivessem sendo acompanhados pelo radar ARPA, pelo AIS do passadiço ou por equipamentos do CIC.

c) Desconhecimento de como configurar e monitorar alarmes

 - O áudio do passadiço do USS PORTER não registra nenhum alarme sonoro do radar ARPA, AIS ou alertas do CIC, e não há indícios de ativação de alarmes visuais. Da mesma forma, as informações disponíveis sobre os demais abalroamentos sugerem que os alarmes nesses últimos também não foram configurados e/ou monitorados.

d) Não saber como proceder para garantir a segurança da navegação em caso de falha de uma ferramenta de navegação

 - Considerando que o timão e as manetes de controle das máquinas são ferramentas de governo fundamentais para uma navegação segura, a falha de um operador não qualificado, destacado de outro navio com sistema de governo diferente, ao manejar incorretamente essa ferramenta acarretou a franca guinada do navio para bombordo. A tentativa de corrigir essa falha passando o comando para ré foi infrutífera em face de aquela estação, segundo alguns relatos, não estar guarnecida. Apesar de a falha ter sido humana, um fora de giro ou de leme são comuns, e exigem a previsão e treinamento de procedimentos de emergência para a sua correção, principalmente em águas restritas e em áreas com intenso tráfego de embarcações.

II – Cadeia de erros

Somente um Oficial de Quarto no passadiço que mantenha permanentemente a “consciência situacional”, ou seja, percepção do que está ocorrendo a bordo e no entorno do navio, e esteja alerta para perceber sinais que indiquem uma tendência a criar uma cadeia de erros, pode tomar uma atitude para interrompê-la.

Muitas vezes a percepção de um desses sinais não indica necessariamente que um acidente está prestes a ocorrer, mas apenas que a navegação não está sendo conduzida adequadamente ou como planejado, podendo a “consciência situacional” ser degradada, comprometendo desnecessariamente a segurança da navegação.

Geralmente, existem alguns sinais que, caso não sejam percebidos e interrompidos, podem levar ao desenvolvimento de uma cadeia de erros. Os itens a seguir descrevem alguns exemplos de sinais típicos que não foram percebidos nos minutos que antecederam os abalroamentos.

1) Ambiguidade

a) Dois membros da equipe discordam sobre a ação a tomar, sendo que pelo menos um deles pode ter perdido a “consciência situacional”

P - A partir da chegada do Comandante ao passadiço durante a guinada a guinada inicial até o momento da colisão, este, com acentuada perda de consciência situacional, ficou questionando e sugerindo rumos e velocidades ao Oficial que efetivamente estava na manobra. Finalmente, a lamentável decisão deste Oficial de reduzir a velocidade para 5 nós, ratificada pelo Comandante pouco antes do impacto, em muito contribuiu para o acidente, pois reduziu drasticamente a capacidade de manobra do navio. A perda de consciência situacional pelo Comandante se deveu ao fato de o mesmo ter se ausentado do passadiço, e ao regressar, não conseguiu recuperá-la até o instante do abalroamento.

L - Não existem informações sobre a existência de sugestões ou advertências por parte de outro membro da equipe do passadiço ou do CIC em relação à manobra.

F - Alguns componentes do quarto de serviço identificaram erros de avaliação da Oficial de Quarto, mas não atuaram efetivamente para reverter a situação.

b) Adoção de procedimentos diferentes dos previstos em normas, regulamentos, recomendações, livros de ordens noturnas, etc.

P - O livro de ordens noturnas, que continha a inscrição “O preço da segurança é a eterna vigilância”, estava em branco.

- Não houve nenhum tipo de informação recebida da vigilância visual e do CIC.

L - O Comandante e o Chefe do Departamento de Operações estavam ausentes do navio.

F - O CT já havia tido um incidente de navegação em maio do mesmo ano e nenhuma norma ou procedimento foi criado visando à correção de discrepâncias.

M - O Comandante optou por conceder uma hora extra de sono ao pessoal mais experiente, supervisionando pessoalmente a equipe menos experiente, desconsiderando as recomendações feitas pelo Imediato, Chefe do Departamento de Operações e Encarregado de Navegação em se guarnecer DEM naquele tre-

cho crítico. Além disso, decidiu alterar a configuração do passadiço integrado, passando o comando da propulsão para outro console, o que contribuiu para uma maior dificuldade de manobra pelo inexperiente timoneiro. O Oficial de Quarto e o Oficial de Manobra não compareceram ao *briefing* de navegação do TSS.

c) Não exposição de algumas dúvidas importantes por parte do pessoal mais novo e inexperiente, com receio de que isso possa ser interpretado como algum tipo de despreparo.

P - O Oficial que estava na manobra preferiu justificar suas decisões em vez de sugerir ao Comandante, que interferia demasiadamente na manobra, que a assumisse.

- Os Oficiais no passadiço não foram suficientemente enfáticos para que o Comandante recuperasse a consciência situacional, principalmente em relação à ameaça do NT OTOWASAN.

M - O Timoneiro, que tinha 18 anos, poderia ter manifestado com antecedência a sua inexperiência com o equipamento, que era diferente daquele com o qual estava qualificado e familiarizado.

d) Dúvidas na identificação de luzes de navegação e de sinalização náutica.

P **F** - Total ausência de informações por parte dos vigias na aproximação das ameaças apresentando a luz de bordo encarnada.

F - O vigia estava posicionado incorretamente a bombordo, do lado oposto das ameaças.

L **M** - Total ausência de informações por parte dos vigias na aproximação das ameaças apresentando a luz de bordo verde.

2) Distração

a) Falta de atenção causada por carga de trabalho excessiva, stress ou fadiga.

P **L** **F** **M** - Evidentemente as exigências operacionais das forças navais estadunidenses no Oriente, operando longe de casa, em áreas com presença de diversas ameaças, operações relacionadas a reivindicações territoriais marítimas, manejando complexos sistemas de armas, com elevado tempo de permanência no mar e cumprindo treinamentos e es-

calas de serviço exaustivos, contribuíram para a falta de atenção em alguns aspectos, nesse caso em relação à segurança da navegação. Existem relatos de que as avaliações e inspeções realizadas nos navios por organizações externas tem gerado carga excessiva para a tripulação, sem, contudo, conseguir avaliar objetivamente a proficiência das equipes.

F - O navio não estava realizando exercícios militares, mas o Comandante permitiu que o programa de eventos levasse a tripulação à fadiga, sem avaliar os riscos envolvidos e sem implementar medidas de mitigação, visando garantir o descanso apropriado da tripulação.

M - O Comandante, após exigir demais de sua tripulação, optou por aliviar o pessoal mais qualificado para um descanso em uma situação inadequada.

b) Desvio de atenção para outro evento como, por exemplo, uma chamada VHF, principalmente se não estiver relacionada com a segurança da navegação.

P - O Comandante ausentou-se do Passadiço a fim de realizar tarefas não relacionadas com a segurança da navegação, retornando em um momento crítico, com elevada perda de consciência situacional, no qual o Oficial de Quarto acelerava guinando francamente para bombordo visando cruzar a proa do NT SHAT AL ARAB. Após esse instante até a colisão, o Comandante permaneceu distraído explanando aos Oficiais como utilizar adequadamente as máquinas, reportando a manobra ao OCT a bordo do USS GUSTON HALL e demorando a perceber que havia uma ameaçadora aproximação de uma luz encarnada a boreste.

L - O Comandante ausentou-se do navio a fim de participar de um evento a bordo do NAe. O Imediato não se encontrava no passadiço, provavelmente envolvido em outras tarefas. O Oficial na manobra priorizou a manutenção de posto em detrimento da segurança da navegação, acabando por comprometer os dois. Ao contrário do que ocorreu com o USS PORTER, a presença do Comandante e do Imediato no passadiço, por meio de sua experiência, orientação e exemplo, poderia ter contribuído para evitar o acidente.

3) Confusão

Geralmente ocorre em situações complexas de perigo, mesmo com o pessoal muito mais expe-

riente e que exige correção imediata para que a situação não fuja do controle.

P - A chegada do Comandante ao passadiço, atraído provavelmente pelo forte ruído da confusão gerada naquele compartimento causado pela decisão arriscada de cruzar a proa do NT Shat Al Arab, pode ser percebida no áudio do passadiço. Essa confusão prosseguiu, com menos ruído, até a percepção pelo Comandante da ameaça iminente da aproximação do NT OTOWASAN, quando o CT já se encontrava praticamente sem seguimento, e aumentou consideravelmente até o momento do impacto. A não assunção da manobra pelo Comandante fez, inclusive, com que nos instantes finais antes da colisão, o Oficial de Quarto sugerisse ao Comandante comandar “Todo leme a BB!”, o comandante retrucasse “Todo leme a BB!”, o Oficial de Quarto determinasse ao Oficial de Manobra “Todo leme a BB!” e o Oficial de Manobra por sua vez, determinasse ao Timoneiro “Todo leme a BB!”, para que este, finalmente, bradasse o “Todo leme a BB, ciente!”. A decisão de reduzir a velocidade para 5 nós praticamente anulou qualquer possibilidade de reação por parte do CT.

F - A percepção da situação pelo Oficial de Quarto ocorreu poucos instantes antes da colisão, sendo inúteis a manobra de leme e o aumento de velocidade, sendo que este último somente contribuiu para uma maior violência do impacto.

M - O Comandante determinou passar o controle da propulsão para outro console e guarnecer sota-timoneiro. Tal procedimento não planejado gerou muita confusão e falha na operação das manetes, com decorrente demora na percepção da situação e na passagem do comando para ré. Isso permitiu que a situação fugisse do controle. A equipe de DEM, que é a mais qualificada para lidar com situações de emergência, fora de giro, fora de leme, etc., principalmente em águas restritas, não estava guarnecendo.

4) Colapso de comunicação

Quando um membro da equipe não entende perfeitamente o que um operador em terra, um Prático, ou outro membro da equipe quer dizer, quer seja por diferença de bagagem de conhecimento ou uso de idioma, expressões ou linguajares diferentes.

P L F M - Apesar de o colapso de comunicação entre o passadiço, o CIC e a vigilância visual não ter sido motivado pelos motivos desse tópico, talvez seja o fator que mais contribuiu para todos os abalroamentos. A esperada obtenção redundante de informações entre esses elementos praticamente não ocorreu.

P - O áudio gravado evidencia o colapso supracitado, onde não se ouve qualquer tipo de informação oriunda do CIC ou da vigilância visual. Os Oficiais não foram enfáticos o suficiente para que o Comandante recuperasse rapidamente a consciência situacional em relação à ameaça. Em nenhum momento o Oficial de Quarto, apesar das discordâncias e sugestões por parte do Comandante, sugeriu que este assumisse a manobra.

L - Não existem evidências de que o BP não tenha atendido a fonia por desconhecimento da língua inglesa pelo pessoal que se encontrava no passadiço.

F - Em declaração em juízo, a Oficial que estava na manobra afirmou não ter confiança na equipe do CIC.

5) Dúvida sobre quem está com a manobra

Quando o Oficial de Quarto e o Comandante estiverem no passadiço e não estiver claro com quem está a manobra, situação que pode ser agravada pela presença do Prático assessorando a manobra.

P - Ao chegar ao passadiço, o Comandante determinou “Silêncio!”, “Leme a meio!” bem no instante em que o Oficial de Quarto ordenava ao timoneiro “Todo leme a bombordo!”. Evidentemente o timoneiro obedeceu ao Oficial que estava na manobra. A partir desse momento até o abalroamento, o Comandante passou a sugerir e questionar rumos e velocidades sem que tivesse assumido a manobra, como deve ser feito em situações críticas. No final o Oficial sugeriu ao Comandante reduzir velocidade. Este, então, determinou reduzir para 5 nós e as consequências disso, como já vimos, foram fatais.

- Caso o Comandante não tivesse interferido na manobra do Oficial de Quarto, o navio poderia ter seguido em alta velocidade cumprindo o rumo base e se livrado da ameaça. Da mesma forma, se o Oficial de Quarto tivesse acatado a sugestão de manter o leme

a meio, poderia ter seguido sem cruzar a proa do NT Shat Al Arab e avaliado melhor a situação com a presença do Comandante no passadiço, de preferência assumindo a manobra.

6) Não cumprimento da derrota planejada

Quando, por qualquer motivo, a derrota planejada não estiver sendo seguida ou os horários previstos não estiverem sendo cumpridos.

P - Paradoxalmente, na tentativa de cumprir rigorosamente a derrota planejada (rumo base), o Oficial de Quarto comprometeu a segurança do navio por não avaliar corretamente os riscos envolvidos. Tanto que o Comandante o adverte: “rumo base não quer dizer nada, vamos cruzar o tráfego”.

F - A Oficial de Quarto recebeu a determinação de cruzar uma movimentada área na extremidade do TSS, que não constava da derrota planejada, além de adotar uma elevada velocidade de trânsito entre 20 e 22 nós.

7) Não cumprimento de regras de navegação

Quando, por qualquer motivo, uma regra de navegação estiver sendo violada.

P - O CT não cumpriu o RIPEAM, não guiando para boreste e cruzando perigosamente a proa do NT SHAT AL ARAB, sem a devida sinalização por apito da forte guinada para bombordo e sem efetuar qualquer chamada na fonia para combinar a manobra, inclusive com o NT OTOWASAN, quando este entrou em rumo de colisão.

- Não foi usado o apito para sinalizar a acentuada guinada para bombordo ao cruzar perigosamente a proa do NT Shat Al Arab.


Observação: O NT OTOWASAN, mesmo tendo roda a roda um navio com fraco eco radar devido à sua geometria furtiva e sem posição e identificação pelo AIS, guinou corretamente para boreste cumprindo o RIPEAM.

L - O cruzador não usou o apito para indicar a acentuada guinada para bombordo.

- Tendo em vista a intermitência do eco radar do BP, este deveria ter sido acompanhado pelo AIS do Cruzador. Apesar de constar no relatório do acidente


que o NAc captou o BP no AIS, nenhuma menção é feita em relação ao seu acompanhamento pelo cruzador, ou mesmo se esta o tenha chamado na fonia pelo nome, conforme consta do AIS e facilita o rápido atendimento.

Observação: O BP não estava atento no canal 16 do VHF e, ao ser colocado repentinamente em rumo de colisão com o cruzador, efetuou inicialmente uma manobra para boreste em desacordo com o RIPEAM para em seguida corrigi-la.

 - O passadiço do CT não estava guarnecido com uma equipe adequadamente qualificada para aquela área de intenso tráfego marítimo, onde transitam cerca de 1000 navios a qualquer hora do dia. A Regra 8 do TSS de Cingapura determina, inclusive, aos navegantes procederem com cautela, devendo estar em um estado máximo de prontidão de manobra. Não houve nenhuma tentativa de contato via rádio com o NT, nem utilização de apito para sinalizar a perda de governo e para alertar a tripulação da colisão iminente.

Observação: O Oficial de Quarto no NT ALNIC MC relatou que estava navegando em piloto automático quando percebeu a aproximação do CT. Inicialmente, como não obteve contato com o CT pelo o radar da banda S alocado para a navegação⁴, o avistou em um rumo perpendicular à faixa de tráfego, o que indicaria, apesar de perigoso naquela área, que o CT estava cruzando o TSS e teria preferência na manobra na faixa norte. Como estava sendo ultrapassado por dois outros navios, o Oficial optou por desabilitar o piloto automático e parar máquinas. Em seguida avistou as luzes de embarcação sem governo do CT, e as máquinas foram efetivamente paradas somente depois da colisão.

Observação: O NM HYUNDAI GLOBAL acessava incorretamente o TSS pela zona de separação de tráfego, em alta velocidade. Caso o CT tivesse sido abalroado por esse navio, com maior velocidade e deslocamento, as consequências certamente teriam sido muito mais graves.

 - O CT não cumpriu o RIPEAM guinando para boreste e não efetuou qualquer chamada na fonia para combinar a manobra. Também não sinalizou com 5 apitos curtos a iminência da colisão.

4 Os navios de guerra geralmente utilizam um radar ARPA da banda X, de maior frequência para acompanhamento de contatos, deixando o radar da banda S alocada para a navegação. (nota do autor)

- O navio optou por cruzar a área de acesso e saída de um TSS, onde o tráfego marítimo é muito intenso e em dois sentidos, situação onde se inverte a preferência na manobra com os navios que a cruzam.


Observação: Oficiais do NC ACX CRYSTAL declararam que holofotaram por 10 minutos para o CT não obtendo resposta. Existem suspeitas, ao se analisar a derrota percorrida pelo NC ACX CRYSTAL, de que ele também estaria navegando em piloto automático, já que decorreram 15 minutos desde a colisão até que o NC reduzisse máquinas.


A teoria de Cadeia de Erros preconiza que, caso alguém esteja enquadrado descumprindo uma derrota planejada ou regra de navegação (itens 6 e 7) e a pergunta “Por que estou fazendo isso dessa forma?” não seja facilmente respondida, há forte indício de perda de “consciência situacional”.


III – Fraquezas e falhas

Além dos erros típicos apontados, fraquezas na organização do passadiço e falhas na manutenção de uma boa vigilância são as principais causas de abalroamentos entre embarcações e colisões com o fundo. As seguintes medidas podem contribuir para evitá-las:

1) Aumentar, em certas circunstâncias, o número de pessoal qualificado na equipe do passadiço.


 - A presença do Comandante e do Imediato a bordo poderia ter tornado a equipe de passadiço mais qualificada para lidar com a situação crítica.


 - A presença do Comandante no passadiço poderia ter contribuído para aumentar a consciência situacional e melhor avaliar as sugestões dadas pelos demais membros da equipe. A Oficial de quarto declarou não confiar suficientemente na equipe do CIC para fazer a compilação de superfície com cerca de 200 contatos detectados na tela do radar do passadiço, e onde o operador do radar de busca e vigilância no CIC não estava familiarizado com o sistema.


 - A decisão do Comandante, presente no passadiço, de não guarnecer o passadiço com a equipe melhor qualificada, contrariando sugestões em contrário, foi fatal. Faltaram, inclusive, adestramentos sobre a nova configuração de passadiço integrado. Houve falha na distribuição dos quartos de serviço, com a colocação de muitos destacados em um quarto


específico. Muitos eram destacados de outra classe de navio, onde havia diferenças entre os equipamentos, não ocorrendo a devida requalificação.

2) Deixar claro em que situações “chamar o Comandante ao passadiço”.


 - Além do Livro de Ordens do Comandante estar em branco, sem qualquer orientação sobre as situações em que ele deveria ser chamado ao passadiço, adoção de regime de máquinas, etc., o Comandante compareceu voluntariamente ao passadiço onde, por não ter assumido a manobra em nenhum momento, em diversas situações críticas, acabou sendo o principal responsável pelo acidente.


 - Ausência do Comandante de bordo de um navio de guerra envolvido em manobras operativas dispensa comentários.


 - O Comandante não foi chamado ao passadiço conforme preconizado, mas poderia ter previamente avaliado a derrota arriscada na extremidade do TSS, ou mesmo ter monitorado a situação por meio de uma repetidora da tela do ECDIS na câmara, onde se encontrava. Após a colisão, o Comandante também não pôde conduzir o controle das avarias em virtude de ter ficado preso nas ferragens daquele compartimento, sendo resgatado minutos depois pelo lado externo, com vários ferimentos.


 - O Comandante, apesar de encontrar-se no passadiço, reconheceu que deveria ter assumido a manobra assim que percebeu o problema.

3) Eliminar o risco de que o erro de um indivíduo possa resultar em uma situação de catástrofe.





 - Apesar de a decisão inadequada de diminuir excessivamente a velocidade ter sido consensual entre o Comandante e o Oficial de Quarto, a manobra já deveria estar com o Comandante, por decisão própria ou por sugestão do Oficial de Quarto. Em nenhum momento houve assessoria da equipe do CIC.


 - A equipe do CIC ou outro membro da equipe do passadiço; ou algum vigia deveria ter alertado o Oficial de Quarto sobre a ameaça apresentada pelo BP.

 - Apesar de outros membros da equipe do passadiço alertarem para a situação perigosa, a decisão errada foi tomada exclusivamente pela Oficial de Quarto, sem assessoria do CIC.


 - O Oficial de Quarto manobrou sem a devida assessoria do CIC em relação ao contato.

4) Enfatizar a necessidade de manter uma boa vigilância, inclusive visual, a fim de evitar abalroamentos e colisões.


    - Em todos os casos, a vigilância eletrônica do passadiço e das equipes do CIC, onde existem modernos equipamentos de compilação de superfície visando ao combate, e a vigilância visual, algumas equipadas com óculos de visão noturna, foram praticamente nulas.


 - Como já mencionado, o vigia estava incorretamente posicionado no passadiço a bombordo, bordo oposto às ameaças.


5) Incentivar a utilização de todos os métodos de navegação possíveis, de modo que, caso um não esteja confiável, outros estejam disponíveis.

 - O radar do passadiço estava operando com restrições, o que reforça a necessidade de ter sido empregados outros métodos visuais e eletrônicos para acompanhamento do BP, inclusive pelo CIC.

IV – Planejamento da viagem

 - A derrota planejada, contrária ao fluxo de acesso ao TSS do estreito de Ormuz, contribuiu para o acidente.

 - A derrota planejada cruzando a extremidade do TSS de Mikamoto Shima também foi arriscada.

 - O não guarnecimento de DEM ao adentrar o TSS de Cingapura foi uma falha de planejamento da viagem.

Além dessas falhas relacionadas a um TSS, discrepâncias de planejamento da viagem geralmente contribuem mais para colisões com o fundo na aproximação de águas restritas do que para abalroamentos. Os casos do NP italiano COSTA CONCORDIA em 2012 na Itália, das fragatas estadunidenses classe Oliver Hazard Perry TAYLOR em 2014 na Turquia e do cruzador da classe Ticonderoga ANTIETAM no Japão em 2017, ilustram bem casos de colisões com o fundo que poderiam ser perfeitamente enquadrados nos mesmos critérios de análise feitos em relação aos abalroamen-

tos, sendo, porém, mais associados à navegação satélite, radar e visual em carta náutica com maior ênfase no emprego de um ECDIS do que com ferramentas de acompanhamento de embarcações como o ARPA e AIS. A análise desses casos, que ocorreram em águas restritas e sem interferência do tráfego e, ao contrário dos abalroamentos, com interferência de condições ambientais adversas, deve ser objeto de um futuro trabalho empregando a mesma metodologia.

V – Simulação

Visando combater o despreparo do pessoal e a possibilidade de geração de cadeias de erros a bordo, além dos cursos de treinamento, de avaliação e de reciclagem, o desenvolvimento de modernos simuladores de passagem, cujo lema é “TESTE A REALIDADE ANTES QUE A REALIDADE TESTE VOCÊ!”, tem contribuído substancialmente para a realização de exercícios virtuais sobre as mais diversas situações de emergência a bordo, com foco no Gerenciamento de Equipes do Passadiço. A possibilidade de colocação das equipes de passagem e CIC virtualmente diante da reconstituição de situações presentes em diversos acidentes aquaviários seria de um valor inestimável.

E-NAVIGATION

O conceito de e-navigation da Organização Marítima Internacional (IMO) surgiu da constatação 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**, a fim de tornar a navegação e as comunicações marítimas mais confiáveis e amigáveis. Seu objetivo geral é melhorar a segurança da navegação e **reduzir erros**.

Contudo, a IMO ressalta que, se os avanços tecnológicos atuais continuarem **sem uma coordenação adequada**, existe o risco de que o futuro desenvolvimento dos sistemas de navegação marítima será dificultado pela **falta de padronização** a bordo e em terra, incompatibilidade entre navios e um aumento desnecessário do nível de complexidade. (<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/eNavigation.aspx>)

O que percebemos atualmente é uma navegação comercial altamente dependente do posicionamento por satélite e do acompanhamento de embarcações por meio do AIS, ferramenta também dependente de um GNSS, que geralmente é desligado somente em áreas com ameaça de terrorismo ou pirataria. Os próprios VTS (*Vessel Traffic Service*), que controlam o tráfego nos portos e em muitos TSS, apesar de utilizarem várias ferramentas como o radar e o VHF, também fazem uso intensivo do AIS. Nesse segmento, é comum acreditar que o sinal do satélite vai estar sempre disponível⁵ e aceitar a validação de dados eletrônicos sem a devida checagem por outros meios tradicionais.

Além de possuírem pequenas equipes de passadiço, o uso do piloto automático tem crescido muito nesse meio e os projetos de navios autônomos, principalmente na navegação oceânica, têm sido objeto de projetos envolvendo Inteligência Artificial (IA) que tendem a se tornar realidade nas derrotas regulares e previsíveis da navegação mercante, com o fator econômico tentando diminuir os custos e, conseqüentemente, o pessoal a bordo, inclusive em navios com menor deslocamento. Nos navios com maior deslocamento e, conseqüentemente, muito lentos em suas guinadas, acelerações e desacelerações, a máxima de que “economia e conforto não combinam com segurança” se enquadra perfeitamente com essas tendências, que em muitos aspectos vão no sentido contrário do que preconiza a teoria de Gerenciamento da Equipe do Passadiço, principalmente na formação de uma cadeia erros, um dos fatores também apontado como indesejável pelo e-navigation, ressaltando que ainda não existe uma ferramenta disponível que possa detectar ou prevenir um erro passível de ser cometido por qualquer pessoa.

Em paralelo, as Marinhas de Guerra, muitas vezes navegando em formatura e em alta velocidade, cumprem derrotas não regulares e efetuam guinadas imprevisíveis quando em manobras táticas e ou assumindo rumos de interceptação quando em patrulha, os quais geralmente acionam os alarmes de colisão nos radares ARPA e nos AIS das embarcações interceptadas. Tais procedimentos, aliados ao emprego de geometria furtiva em muito deles e à doutrina de não transmitir o sinal AIS, dificultam a identificação e percepção de sua intenção de movimento pelos demais navios e em-

5 Ver o artigo “Vulnerabilidades da Navegação por Satélites” publicado na Revista de Villegagnon 2015 e na Revista Marítima Brasileira v. 135/ 2015, disponíveis em www.e-nav.net.

barcações civis. Após esses acidentes, até o projeto do *Littoral Combat Ship* deverá ser reavaliado em alguns aspectos como navio autônomo.

Todos os casos analisados indicaram que provavelmente nenhum radar ARPA dos passadiços e dos CIC, dos navios envolvidos que o possuíam, foi configurado para acompanhar com seus 20 canais disponíveis, manual ou automaticamente os contatos. O alarme de “AMEAÇA” teria soado automaticamente caso fosse configurado corretamente. Da mesma forma, o AIS, com capacidade de acompanhar automaticamente 450 contatos (que o possuíssem instalado e estivessem transmitindo) também soaria um alarme de “AMEAÇA”.

O AIS, mesmo operando em passivo, tem facilitado muito os navios de Estado na outrora morosa identificação do Tráfego Marítimo via interrogação pela fonia VHF. Mas como vimos, o emprego da transmissão do sinal AIS (que dispõe de 450 canais) por esses navios e exibindo a identificação “Military Ops [US]” poderia ter trazido as seguintes vantagens e até ter evitado os abalroamentos:



P F M - A transmissão do AIS pelos CT poderia ter permitido a troca de mensagens de texto entre os navios e alertado automaticamente os navios mercantes quando estes foram colocados em rumo de colisão pelos CT, permitindo um tempo maior de reação. No caso do NC ACX CRYSTAL, este poderia, inclusive, chamar o identificado “Navio de Guerra” pelo canal 16 em paralelo ao uso do holofote. No caso do ALNIC MC, que apresentava deficiência no seu acompanhamento pelo radar ARPA, este teria uma exata noção do movimento do CT em rumo de colisão e tomado ciência mais cedo de que ele se encontrava sem governo, caso tal situação tivesse sido inserida nos dados dinâmicos do AIS.



- Da mesma forma, caso o cruzador estivesse realmente operando o AIS, mesmo em passivo, ao transmitir o sinal AIS, o AIS do BP poderia tê-lo alertado automaticamente assim que ele foi colocado em rumo de colisão pela fragata, permitindo um tempo maior de reação daquela embarcação.

Esses acidentes estão fazendo a Marinha dos EUA rever a sua política de transmissão do AIS em áreas com intenso tráfego de embarcações. Outras Marinhas também necessitarão avaliar a aceitabilidade de tal procedimento quando seus navios estiverem navegando em trânsito, realizando operações navais ou em patrulha.

Apesar de a MB se aproximar saudavelmente do padrão STCW da IMO e da Marinha Mercante, a falta de coordenação e padronização aludida pelo e-navigation estava sendo praticamente solucionada pelo projeto do CISNE, que viria a ser nosso ECDIS NAVAL e WARFARE ECDIS, quando infelizmente o programa teve uma interrupção fazendo com que convivamos hoje com muitas ferramentas de navegação diferentes, a maioria oriunda da aquisição por oportunidade de navios no exterior, e sem normas claras sobre o seu emprego.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse cenário de abalroamentos, com diversas posições de impacto nos navios de guerra pelas estruturas reforçadas dos navios mercantes, atuando como verdadeiros esporões, nos reporta às táticas empregadas pelos gregos na Batalha de Salamina e, mais “recentemente”, pela nossa Fragata AMAZONAS na Batalha do Riachuelo. Por outro lado, imaginando-se a situação inversa, com os CT e o cruzador abalroando os navios mercantes e o barco pesqueiro em seus traveses, pode-se vislumbrar a possibilidade de uma diversidade de outras graves consequências em termos de avarias, poluição ambiental, explosão de armamentos e munições, perda de vidas humanas, etc.

Esses acidentes também nos fazem recordar o caso do abalroamento ocorrido em 1984 do nosso CT SERGIPE, que operava com o NAeL MINAS GERAIS nas proximidades da ilha Rasa, pelo NP EUGÊNIO C (Figura 1)⁶ com a perda de parte da proa do CT. O julgamento do acidente pelo Tribunal Marítimo atribuiu culpa recíproca aos dois navios. Ao analisar o processo, podemos perceber a ocorrência de vários aspectos negativos, como excesso de iluminação do NP, que dificultaram a visualização das luzes de bordo, manobra brusca do CT sem aviso prévio visando cumprir um sinal tático, deficiência no acompanhamento pelo radar e na vigilância visual, não divulgação do exercício militar em Aviso aos Navegantes etc. Tais aspectos poderiam ser perfeitamente enquadrados nos critérios de estudo abordados no presente trabalho.

Desde o ataque de extremistas islâmicos ao USS COLE, outro CT da Classe Arleigh Burke, em 2000, quando este se encontrava abastecendo no Iêmen, os navios da Marinha dos EUA têm adotado uma veloci-

6 Naquela época, apesar de muitos navios mercantes já estarem sendo construídos com bulbo de proa, o NP Eugênio C não o possuía. (nota do autor)

dade mais alta em trânsito visando diminuir a possibilidade de serem atacados. Paradoxalmente, esses mesmos navios, que são equipados com modernos sistemas automáticos de defesa capazes de repelir ataques de mísseis supersônicos, estão sendo sistematicamente abalroados pelo “esporão” de navios grandes e lentos dotados de forte assinatura radar e sinal AIS, correndo o risco de voltarem a ser alvos atrativos para ações terroristas a bordo de embarcações furtivas mais rápidas.



Figura 1 – Abalroamento do CT Sergipe (1984)

Diante dessas ocorrências evitáveis de perda de vidas e condenações por crimes culposos, envolvendo imperícia, imprudência e negligência, cabe mencionar que na atual conjuntura econômica das forças de superfície da Marinha dos EUA, esta apresentou nos últimos 10 anos, um déficit de 1 bilhão de dólares em termos de pessoal, equipamentos, suprimentos, treinamento, munição etc. Só no “*Ready Relevant Learning*”, o corte foi de 70 milhões de dólares. A Tabela de Lotação desses CT também foi reduzida de 315 para 292.

Em paralelo à tendência de se criar verdadeiros “*crash courses to avoid collisions courses*”, visando solucionar os problemas, inclusive com alguns desses cursos sediados no Japão, deve ser levado em consideração que, geralmente, os Chefes de Departamento desses navios, após receberem uma formação básica no início de suas carreiras, passam a ter como foco o conhecimento tático e técnico voltado para os complexos sistemas de armas e para a capacidade de combate do navio. Ao servirem por algum tempo em terra, tendem a perder algumas dessas habilidades básicas, o que se agrava tendo em vista que cada navio possui características próprias no seu manuseio básico.

Geralmente acidentes em tempo de paz não produzem novas lições. Contudo, além da Marinha dos EUA dar total transparência aos acidentes envolvendo seus meios, uma filosofia adotada pelas Marinhas, de registrar e divulgar incidentes, como ocorre na aviação por meio de relatórios de perigo, seria muito bem-vinda e saudável para a segurança da navegação.

O ano de 2018 não deixou passar em branco a ocorrência de mais um acidente desse tipo, tendo a fragata da Marinha norueguesa KNM HELGE INGSTAD, no início de novembro, quando navegava pela costa norueguesa, se envolvido em mais um abalroamento com um petroleiro e que resultou no afundamento da fragata, após uma tentativa infrutífera de variação do navio, sem perdas de vidas. Muito provavelmente, a análise do acidente, mais uma vez, evidenciará discrepâncias similares às abordadas no presente trabalho.

Esperamos que esses ensinamentos, ao contrário do que ocorreu no caso do USS PORTER em 2012, sejam bem aproveitados e 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”.

REFERÊNCIAS

ALI, Idrees KELLY, Tim. *Navy, citing poor seamanship, removes commanders of warship in deadly crash*. 17/08/2017. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-usa-navy-asia/u-s-navy-citing-poor-seamanship-removes-commanders-of-warship-in-deadly-crash-idUSKCN1AX2TS>

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. *Vulnerabilidades da Navegação por Satélites*. Revista de Villegagnon 2014 p.24. Revista Marítima Brasileira v. 135 n. 07/09 jul./set. 2015. p.96.

CAMBRA, Antonio Carlos. *Recentes Acidentes Envolvendo Navios de Guerra e Lições Aprendidas*. Videoconferência realizada pelo ComOpNav em 18/12/2017.

FABEY, Michael. *Crash course: USN revamps training to fix surface-fleet operations*. Jane's Navy International. Vol 123. Issue 2. Março de 2018. Pág 12.

LAGRONE, Sam. *Former USS Fitzgerald Officer Pleads Guilty to Negligence Charge for Role in Collision*. 08/05/2018. Disponível em: <https://news.usni.org/2018/05/08/former-uss-fitzgerald-officer-pleads-guilty>

LAGRONE, Sam. *Former CO of USS John S. McCain Pleads Guilty to Negligence in Collision Case*. 25/05/2018. Disponível em: <https://news.usni.org/2018/05/25/former-co-uss-john-s-mccain-pleads-guilty-negligence-collision-case>

NAVY, Department of the. *USS Fitzgerald, USS John S. McCain Collision Report*. 01/11/2017 Disponível em: <https://news.usni.org/2017/11/01/uss-fitzgerald-uss-john-s-mccain-collision-report>

NAVY, Department of the. *Report on the Collision Between USS Lake Champlain (CG-57) and Fishing Vessel Nam Yang 502*. 30/11/2017. Disponível em: <https://news.usni.org/2017/11/30/document-report-collision-uss-lake-champlain-cg-57-fishing-vessel-nam-yang-502>

STAPLES, Zachary SULLIVAN, Maura. *Cyberphysical forensics: Lessons from the USS John S. McCain collision*. 22/01/2018. Disponível em: <http://cimsec.org/cyberphysical-forensics-lessons-from-the-uss-john-s-mccain-collision/35254>

SINGAPORE, Ministry of Transport. Transport Safety Investigation Bureau. 08/03/2018. *Safety investigation into collision between ALNIC MC and the USS John S McCain in singapore territorial Waters*. Disponível em: <https://www.mot.gov.sg/docs/default-source/default-document-library/collision-between-alnic-mc-and-uss-john-s-mccain-21-august-2017fbb8a9e0d243486a903b817f70996233.pdf>

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



AMAZÔNIA AZUL[®]

A ÚLTIMA FRONTEIRA

EXISTE UMA AMAZÔNIA NO MAR PARA SER PROTEGIDA.
ACESSE O SITE E CONHEÇA NOSSO TRABALHO.

www.marinha.mil.br



Marinha do Brasil

Protegendo Nossas Riquezas, Cuidando da Nossa Gente.



INTERDISCIPLINARIDADE: A ESCOLA DO FUTURO E O GRÊMIO DE ENGENHARIA, CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Aspirante Hiago Emboava Arantes dos Santos

INTRODUÇÃO

O navio é um dos exemplos mais eficazes no que tange à aplicação de diversas áreas do conhecimento para um mesmo fim, desde seu projeto, envolvendo uma enorme quantidade e profissionais das mais diversas especialidades, até o seu pleno funcionamento na água, onde exige pessoal extremamente qualificado para operar os equipamentos e proporcionar o efetivo emprego.

Logo, é notória a presença da interatividade dos conhecimentos, bem como a maneira primordial que o sincronismo das ações exerce dentro de um navio.

O Oficial, como condutor e gestor das atividades de um navio, deve ter conhecimento de como todas essas tarefas devem trabalhar. Deve saber as influências que o mau funcionamento de uma máquina pode acarretar, por exemplo, a parada de outro equipamento, ou até mesmo a forma como as funções de intendência interferem em todas as áreas. Ou seja, é a interdisciplinaridade atuando em toda essa complexa plataforma, é a união de diversas áreas do conhecimento objetivando um mesmo fim.

A conectividade está amplamente presente na sociedade atual. Todos estão conectados em tempo real.

Vivemos em um mundo onde um pequeno aparelho é capaz de realizar inúmeras funções e onde a partir de um site tudo se conecta. A conectividade está presente em tudo, não há mais isolamento que sobreviva mediante às transformações que o mundo vem sofrendo. Temos que saber falar este novo idioma, e o aprendizado para isso vem fortemente relacionado a esse complexo e rápido desenvolvimento, a essa conectividade

Segundo FORTUNATO, CONFORTIN e SILVA (2013), aqui surge um importante conceito que deve nos cercar daqui para frente: a interdisciplinaridade.

O conceito de interdisciplinaridade fica mais claro quando se considera o fato trivial de que todo conhecimento mantém um diálogo permanente com outros conhecimentos, que pode ser de questionamento, de confirmação, de complementação, de negação, de ampliação, de iluminação de aspectos não distinguidos (BRASIL, 2000).

Contudo, cabe ressaltar que várias definições, no campo pedagógico, vêm sendo lançadas para explicar as maneiras existentes de relações entre as disciplinas e de que forma elas melhor podem ser trabalhadas para um determinado fim. Conceitos como multidisciplinaridade, transdisciplinaridade e pluridisciplinaridade são facilmente encontrados no estudo da educação, nos dias atuais. Cada um detém uma particularidade, apesar de o fato de todos estarem relacionados como a forma em que um objetivo é alcançado por meio das mais diversas formas de integração do conhecimento.

A fim de diferenciar melhor esses conceitos, será dada uma breve explicação de cada um deles, para que a interdisciplinaridade seja mais bem compreendida no campo que se deseja expor nesse trabalho.

Multidisciplinaridade

Segundo PIAGET, é quando a busca por um objetivo, a solução de um determinado problema, necessita de informações provenientes de uma ou mais ciências, ou setores do conhecimento.

Pluridisciplinaridade

Sistema que visa objetivos múltiplos, é a forma de estudar o mesmo objeto em várias disciplinas, é aplicar um mesmo objeto de estudo para diversos fins.

Transdisciplinaridade

Etapa superior a interdisciplinaridade. Conceito onde também se encaixa o objeto de estudo deste trabalho, no entanto, a transdisciplinaridade está mais

relacionada com projetos de grande porte e complexidade, exigindo uma maior sinergia, com um olhar mais pluralista acerca do objetivo, são as faces do conhecimento aplicadas sob diversas óticas.

Neste trabalho, serão tomados como objeto de estudo, e aplicação, do conceito de interdisciplinaridade, os projetos do Grêmio de Engenharia, Ciência e Tecnologia da Escola Naval (GECTEN). Através dos exemplos aqui enunciados, verificar-se-á de que forma a interligação entre disciplinas dessa instituição de ensino superior militar pode contribuir para seu objetivo fim: a formação do Oficial da Marinha.

O CONCEITO

Conforme METELO, SILVA e BARRITO (2012), gerar novos conhecimentos, abrir novas sabedorias, resgatar possibilidades e ultrapassar o fragmentado, todas essas ações estão presentes na interdisciplinaridade, que nada mais é do que uma temática tida como uma forma pedagógica de aplicação nos ambientes de ensino nos quais se propõe um tema com abordagens em diferentes disciplinas. É a busca constante de investigação, na tentativa de superação do saber.

Não se trata de eliminar as disciplinas, mas sim de conectá-las de forma a produzir algo novo, e tornar viável a atualização dos processos de ensino, conforme as mudanças, e necessidades, advindas da sociedade.

A interdisciplinaridade não dilui as disciplinas, ao contrário, mantém sua individualidade. Mas integra as disciplinas a partir da compreensão das múltiplas causas ou fatores que intervêm sobre a realidade e trabalha todas as linguagens necessárias para a constituição de conhecimentos, comunicação e negociação de significados e registro sistemático dos resultados. BRASIL (1999, p.89).

Um exemplo disso pode ser um projeto com tema sustentabilidade, aplicado sob a ótica interdisciplinar: na escola, o professor de matemática pode explorar as formas de reduzir o consumo doméstico energético, como uma pesquisa do consumo; o professor de ciência pode propor uma pesquisa sobre meios energéticos mais ecológicos; o professor de geografia pode abordar os impactos econômicos e sociais em um mundo com e sem as práticas sustentáveis, o professor de Língua Portuguesa pode ensinar a elaborar uma redação dissertativa argumentativa sobre os conhecimentos aprendidos, discutindo exemplos, justificativas, cita-

ções, argumentos, etc. – tudo em um projeto construído em comum, com um propósito único.

A INICIATIVA

O Grêmio de Engenharia, Ciência e Tecnologia da Escola Naval (GECTEN) foi instaurado, em meados de 2016, nessa instituição de ensino, com o intuito de promover atividades que visam o desenvolvimento tecnológico, bem como o incentivo pela pesquisa e inovação, mais especificamente relacionados com o ambiente marítimo. Além disso, os projetos, que são de iniciativas dos próprios Aspirantes, trazem uma forte ligação com o aprendizado de sala de aula, observando-se uma forte ligação do currículo acadêmico da formação dos oficiais com as atividades desenvolvidas, dando, então, a possibilidade de colocar em prática e ver os resultados dos conceitos teóricos.

Dispondo de dois laboratórios, o GECTEN é de caráter voluntário e de fácil acesso às suas instalações, adequando-se à rotina do Aspirante. E, justamente pela densa quantidade de atividades imersas nessa rotina do Aspirante, seus projetos são dotados de organogramas com atividades bem definidas, para que possam ser realizadas da melhor forma possível e fazendo ligação das atividades a serem feitas com o currículo cumprido pelo aluno.

Tal cenário caracteriza de forma mais marcante o conceito de interdisciplinaridade do grêmio. Para exemplificar melhor, será apresentado o Escola Naval Solar Team (ENST), equipe de competição de barcos elétricos movidos a energia solar.

A ENST é composta de cerca de 30 Aspirantes, de todos os anos, corpos e habilitações trabalhando integralmente em prol do desenvolvimento de embarcações cada vez mais eficientes e sustentáveis. A equipe é dividida segundo um organograma: administrativo, mecânica, elétrica/eletrônica e naval, sendo os responsáveis por esses setores subordinados ao presidente e ao vice-presidente e seus secretários. Essa forma de organização contempla as virtudes encontradas na formação dos Aspirantes, como iniciativa, cooperação, liderança, entre outras, caracterizando que a interdisciplinaridade não só é possível nas matérias acadêmicas, como também nas virtudes e qualidades esperadas do Oficial da Marinha. A fim de ilustrar mais detalhadamente as atividades dos Aspirantes, serão listadas a seguir algumas das atribuições de acordo com o corpo e/ou habilitação.

Intendência

Os Aspirantes do Corpo de Intendentes da Marinha realizam tarefas de administração, gestão de materiais, financeira e aquisição. Por exemplo, os Aspirantes do 3º ano, intendentes, são responsáveis pela confecção das PFMS (pedido de fornecimento de material e serviço), tendo que conhecer todo o processo, e a maneira correta de fazê-lo, angariando conhecimento sobre natureza de despesa, dinheiro público etc. Aos Aspirantes Intendentes do 4º Ano são dadas as responsabilidades além de orientar os 3º anistas, de fazer as SSEE (solicitações ao exterior). Uma atividade que, muitas vezes, seria aprendida na prática somente nos primeiros anos após o período escolar. Todas as atribuições desses Aspirantes fortalecem, também, conceitos de responsabilidade e honestidade, uma vez que essas fainas são realizadas totalmente por eles.

Os Aspirantes do Corpo da Armada são responsáveis pela parte técnica das atividades, que são divididas pelas habilitações escolhidas por cada um.

Curso de Máquinas

Aqueles que cursam máquinas estudam questões como hidrodinâmica, cálculos estruturais, composição de materiais para evitar corrosões, além de fazerem serviços básicos de carpintaria e serralheria, que são divisões sob encargo dos maquinistas no navio, em sua grande maioria. Destaca-se, também, o aprendizado sobre o uso de ferramentas básicas, das quais deverão ter entendimento para em um futuro serem os responsáveis pela aquisição correta desses equipamentos.

Diversas matérias ministradas em sala de aula são aplicadas diretamente por eles, como mecânica geral, resistência dos materiais e mecânica dos fluidos.

Curso de Eletrônica

Já os eletrônicos fazem toda parte elétrica do barco, como baterias, cabeamento, circuitos elétricos, tendo que observar importantes parâmetros para tal, como bitola de cabos para evitar perdas, condutividade, interferências magnéticas etc. A montagem, verificação dos circuitos e manutenção são atividades desses Aspirantes, tendo que arcar com a responsabilidade do seu bom funcionamento, o que é um dos fatores primordiais nesse projeto.

Curso de Sistemas de Armas

Os Aspirantes desse curso realizam tarefas mais voltadas para automação de sistemas, aplicando em nautimodelos, muitas vezes, para que sejam aplicadas nos protótipos em maior escala. Sistemas de controle

de temperatura, fornecimento e consumo de energia compõem algumas das atividades que se relacionam com o que é ensinado em sala de aula. Além do mais, são esses Aspirantes encarregados da boa apresentação marinha do barco, como pintura, limpeza, condições dos equipamentos de navegação e segurança, tentando simular as fainas que vão desempenhar a bordo dos navios de nossa Marinha.

Um outro exemplo do que foi citado anteriormente é a parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), onde Aspirantes e universitários se uniram para formar o que veio a ser chamado de *Team Brazil Solar Boats*. Com essa parceria, a interdisciplinaridade vai além de apenas trabalhar para o desenvolvimento de barcos elétricos de alta performance, fato de poder levar o futuro Oficial para dentro da universidade a fim de conhecer o que vem sendo desenvolvido em termos de novas tecnologias e como os futuros engenheiros encaram os desafios destas inovações. Por outro lado, a aproximação do universitário com a Escola Naval é capaz de mostrar como aquilo que é trabalhado dentro dos laboratórios pode ser aplicado em termos de soberania no mar, e como a Marinha tem sua preocupação com a sustentabilidade. A interdisciplinaridade entra nesse projeto não só pela cooperação entre instituições, mas com a utilização de equipamentos e tecnologias desenvolvidas pela Marinha, como a fibra de carbono e usinagem de peça com técnicas avançadas realizadas pelo Centro de Tecnologia da Marinha em São Paulo. São diversos setores, diversas organizações e empresas que compartilham conhecimento em prol de um objetivo único.

PESQUISA DE CAMPO

Foi realizada uma pesquisa de opinião com alguns integrantes do grêmio, a fim de saber se os objetivos estão sendo alcançados, bem como a opinião de cada integrante.

A seguir serão expostas as perguntas com os respectivos resultados expressados graficamente.

A primeira pergunta foi: “Na sua opinião, as atividades do GECTEN contribuíram para o seu aprendizado extraclasse?”. A intenção era saber, de cada um, a opinião acerca do que foi aprendido nas atividades do grêmio. Como resposta, obteve-se os dados do Gráfico 1.

A segunda pergunta teve um viés vinculado a uma das importantes virtudes desenvolvidas pelos Aspirantes no grêmio, e que é, também, uma das que devem

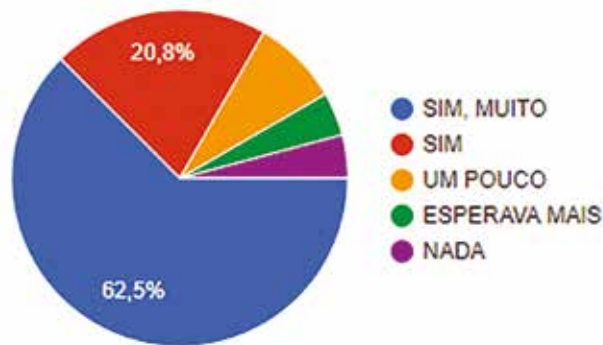


Gráfico 1 – Demonstrativo da pesquisa de opinião sobre o aprendizado extraclasse

Fonte: Elaborado pelo autor.

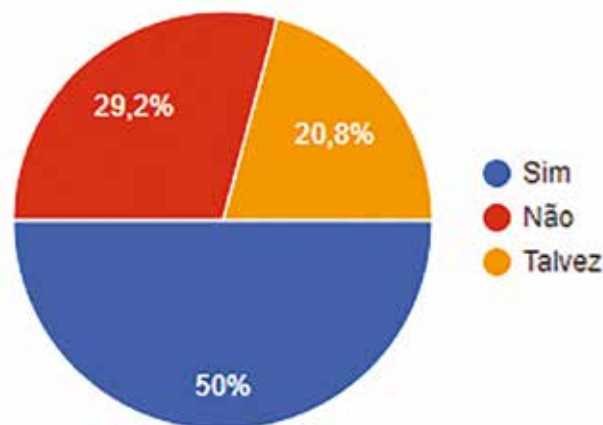


Gráfico 2 – Demonstrativo da opinião dos Aspirantes sobre o desenvolvimento da liderança nas atividades do grêmio.

Fonte: Elaborado pelo autor.

ser extremamente observadas na carreira do oficial: a Liderança. Muitas tarefas, ou encargos do grêmio, exigem dos encarregados de setor, ou divisão, a capacidade de liderar, pois muitas vezes essas atividades são muito relevantes para o andamento dos projetos, mas recorrem de terem que ser realizadas durante período de provas e testes, ou em durante a rotina, exigindo a boa liderança para que o trabalho seja feito em meio a tantas turbulências. A pergunta foi: “Você exerce alguma função de coordenação no grêmio? Se sim, você acredita que tal função contribui para prática das suas habilidades de liderança?” (Gráfico 2).

Diante de uma breve explicação do conceito de multidisciplinaridade, foi indagado se essa definição pode ser encontrada nas atividades desenvolvidas pelo grêmio, mediante a seguinte pergunta: “O conceito de

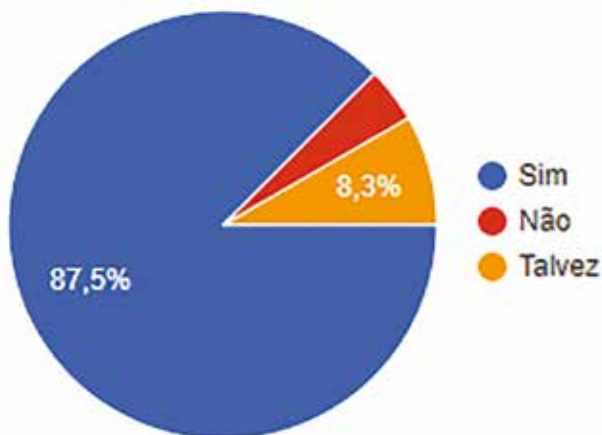


Gráfico 3 – Demonstrativo da opinião dos Aspirantes acerca da relação das atividades do grêmio com o conceito de multidisciplinaridade

Fonte: Elaborado pelo autor.

interdisciplinaridade está relacionado com a utilização de diversas áreas do conhecimento em prol de um mesmo objetivo. Você consegue vislumbrar esse conceito enrustido nas atividades do grêmio?” (Gráfico 3).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Escola Naval, instituição onde se constrói o conhecimento e a formação dos Oficiais da nossa Marinha, pode, na minha avaliação, envidar esforços para promover uma maior integração das disciplinas previstas no seu Currículo, conseguindo, assim, uma Interdisciplinaridade mais consistente.

A Interdisciplinaridade é um conceito importante para ser trabalhado em uma sociedade que busca o

amplo desenvolvimento em diversas áreas, pois busca a solução de problemas que envolvem diferentes partes, fazendo com que a mentalidade de cooperação, ajuda e espírito de corpo sejam virtudes presentes nos trabalhos que envolvem esse conceito. Mais especificamente na Escola Naval, a interdisciplinaridade ganhou um viés de aplicação na figura dos projetos do Grêmio de Engenharia, Ciência e Tecnologia da Escola Naval, onde se destacou o barco elétrico com captação de energia através de placas fotovoltaicas. A participação de vários Aspirantes fez com que esse trabalho se tornasse referência no que tange ao conagraçamento de disciplinas para um mesmo fim, além do desenvolvimento de capacidade organizacional, gerencial e de liderança nos discentes.

A aplicação do conceito da interdisciplinaridade vem a ser um complemento, permitindo a integração entre a grande gama de informações e conhecimentos que temos disponíveis. Como somos seres incompletos, também o conhecimento que produzimos é incompleto, parcial e com pouca profundidade (HONORATO). O conceito abordado nesse trabalho buscou mostrar a ampliação do horizonte que podemos alcançar quando unimos diversas fontes e formas de conhecimento e quando temos a cooperação. Dessa forma, este resultado pode ser potencialmente ampliado.

Através da pesquisa de opinião feita com os Aspirantes, pode-se notar que os objetivos dos trabalhos do grêmio vêm sendo alcançados, que são basicamente a difusão de conhecimento, conhecer novas ferramentas e tarefas e, mais do que isso, poder relacionar com o que é ensinado em sala de aula. Assim, a motivação para o aprendizado é obtida com uma velocidade maior, aumentando a eficiência do resultado acadêmico gerado nos futuros Oficiais da Marinha do Brasil.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº. 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.

FORTUNATO, R.; CONFORTIN, R.; SILVA, R.T. Interdisciplinaridade nas Escolas de Educação Básica: da retórica à efetiva ação pedagógica. Revista de Educação do IDEAU, v. 8, n. 17, 2013. Disponível em: <https://www.ideau.com.br/getulio/restrito/upload/revistasartigos/28_1.pdf> Acesso em: 10 julho 2018.

HONORATO, Hercules Guimarães. A INTERDISCIPLINARIDADE E O ENSINO SUPERIOR MILITAR: UMA POSSIBILIDADE ATUAL E REAL. 2017. Disponível em: <<http://www.brjd.com.br/index.php/BASR/article/view/320>>. Acesso em: 20 de agosto 2018.

METELO, L. T.; SILVA, R.; BARRITO, Z. A. Interdisciplinaridade na escola: mocinha ou vilã? Administradores, 2012. Disponível em: <www.administradores.com.br/artigos/cotidiano/interdisciplinaridade-na-escola-mocinha-ou-vila/66961/> Acesso em: 10 julho 2018.

OS MUROS DA ESCOLA. Multi, pluri, trans, inter, mas, o que é tudo isso? 2011. Disponível em: <<https://osmurosdaescola.wordpress.com/2011/07/06/multi-pluri-trans-inter-mas-o-que-e-tudo-isso/>>. Acesso em: 28 agosto 2018.

SANTANA, Ana Lucia. Transdisciplinaridade. 2018. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/educacao/transdisciplinaridade/>>. Acesso em: 28 agosto 2018.



The image is a photograph of a marina area with several sailboats on trailers. The sailboats have white sails with various logos and numbers, including '4393', '15790', and '4568'. In the background, there is a building with a red roof and a large sign that reads 'CLUBE NAVAL'. The sky is blue and there are trees. The overall scene is bright and sunny.

CLUBE NAVAL

ONDE SEUS VALORES SÃO MANTIDOS

Foto: Daniel Weineck - Campeonato Estadual Laser - 2108

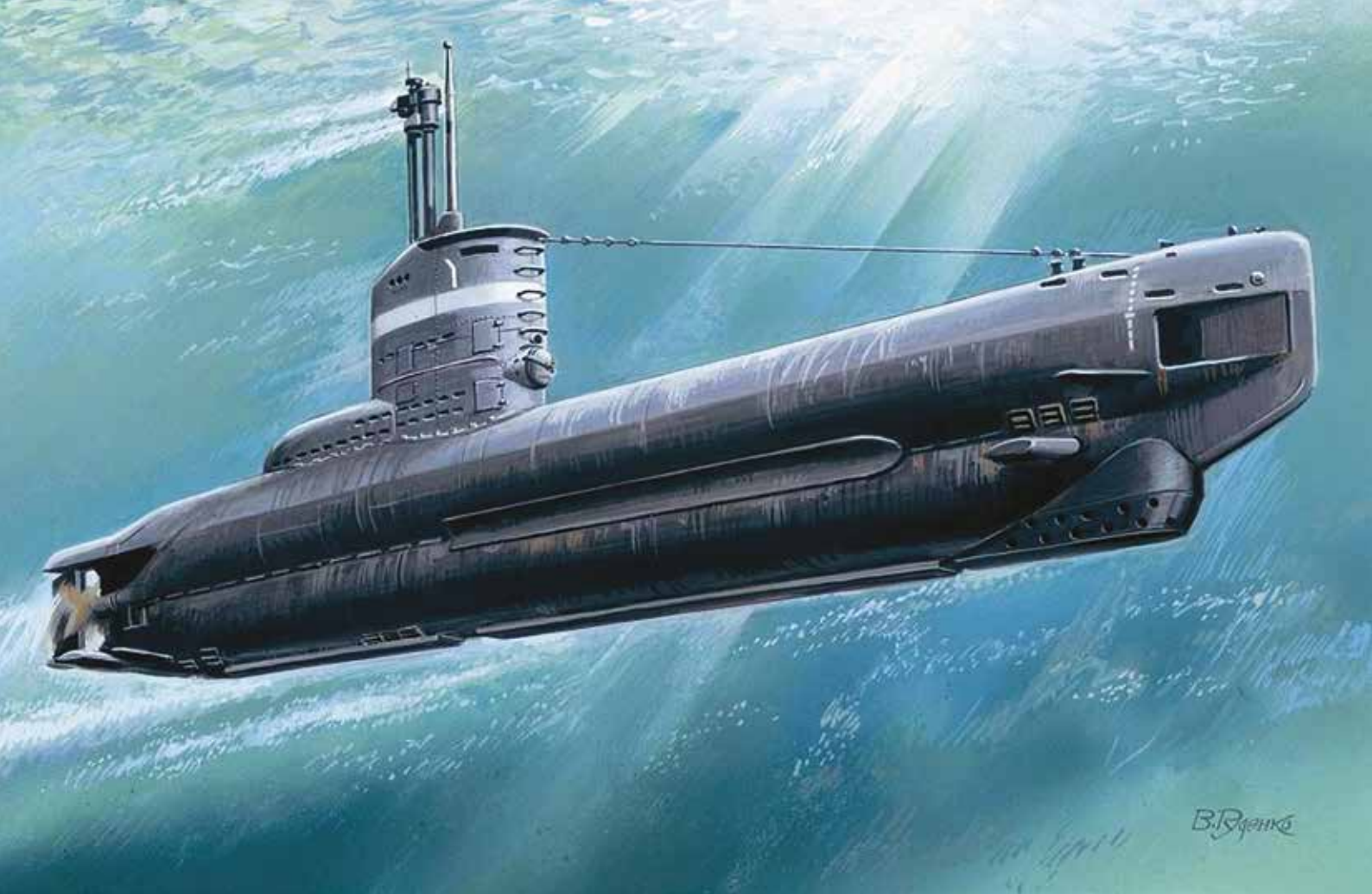


Figura 1: Ilustração de Submarino U-boot

Fonte: <http://www.1zoom.me>

QUANDO A GUERRA NAVAL DEIXOU DE SER LINEAR

Capitão de Mar e Guerra (Ref) William Carmo Cesar¹

A GUERRA NAVAL TRANSOCEÂNICA E LINEAR

Inúmeras batalhas encontram-se registradas nos anais da História Naval, algumas por terem sido épicas e decisivas, muitas que se tornaram notáveis por seu significado estratégico ou por sua execução tática, e outras se tornaram referência em razão de detalhes tecnológicos dos recursos e meios empregados ou mesmo pela quantidade de belonaves envolvidas. Em Pemsel (1979, p.156), encontramos uma lista com as trinta e cinco maiores batalhas navais baseada nos

fatores acima. Destacamos Salamina (480 a.C.), Sluys (1340), Trafalgar (1805), Tsushima (1905) e Jutlândia (1916), todas por suas relevâncias quanto à tática de engajamento, às quais acrescentamos a de Diú (1509) por uma questão de natureza estratégica, com veremos a seguir.

Em Salamina e Sluys, a tática era comum e consistia na abordagem para a luta corpo a corpo no convés, sendo aquelas belonaves essencialmente plataformas de homens destinados ao engajamento.

Com a introdução do canhão a bordo, de calibre bastante para causar danos ao navio, o fogo de borda-

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

da pelo través consagrou a coluna como formatura básica para o engajamento, como em Trafalgar, quando a força do Almirante NELSON investiu com duas colunas sobre a linha do Almirante VILLENEUVE. Em Tsushima, os japoneses souberam perceber o essencial valor tático da coluna e do fogo de bordada (POTTER e NIMITZ, 1960, p.365), e a artilharia de grande alcance e fogo rápido dos navios do Almirante TOGO mostrou-se decisiva e vitoriosa contra a esquadra russa do Almirante ROZHESTVENSKI.

Na batalha de Diú, ocorrida no oceano Índico, na costa do Malabar, ela nos mostrou ter sido possível, ainda no início do século XVI, alcançar o domínio de área marítima distante, como fizeram pioneiramente os navios lusitanos enviados de Lisboa. Graças à mobilidade das velas e à força dos canhões, o poder naval ganhou dimensão estratégica e a guerra tornou-se transoceânica.

Quanto à Jutlândia, novas e poderosas belonaves em serviço há uma década, como os Encouraçados Dreadnought e os Cruzadores de Batalha, tiveram participação no engajamento que reuniu mais de uma centena de navios capitais, entre britânicos e alemães, escoltados por cerca de 140 destróieres de ambos os lados, armados com uma inovadora arma surgida na segunda metade do século XIX, o torpedo autopropulsado.

Mas as batalhas, mesmo com os navios superartilhados transformados em verdadeiros sistemas de armas e não mais simples plataformas de homens, continuaram a ser taticamente lineares, engajadas em apenas uma dimensão, a superfície dos mares, como foi em Trafalgar e na Jutlândia.

Quando e como a guerra naval deixou de ser linear? É o que pretendemos abordar neste ensaio.

A guerra naval em três dimensões

Foi no alvorecer do século XX que dois meios com características inovadoras trouxeram, de modo efetivo e determinante, a guerra naval para dimensões além daquela proporcionada pelas galeras dos 400 a.C. e pelos navios de linha dos 1900: os submarinos, que tornaram possível o domínio das águas submersas, e as aeronaves, que propiciaram a conquista dos espaços aéreos adjacentes.

Julgo oportuno compartilhar informações sobre um engenho bélico que se tornou igualmente fundamental para a transformação da guerra linear em multidimensional. Refiro-me ao torpedo, arma capaz

de atingir as obras vivas dos navios, ou seja, a parte submersa do casco, como a mina marítima da qual se originou e herdou o nome, pois eram anteriormente denominadas “torpedos”.

Na década de 1860, o inglês ROBERT WHITEHEAD projetou os primeiros torpedos autopropulsados, como os *Fiume Mark-1* com velocidade de quase 20 nós e alcance de 600 jardas. A partir do lançamento das velozes lanchas torpedeiras, como a *Lightning* britânica de 1879, os torpedos começaram a ser utilizados com sucesso, como os que atingiram os encouraçados *Blanco Encalada* e *Aquidabã*, respectivamente em 1891 na guerra civil chilena e em 1894 na Revolta da Armada no Brasil, ações que deram respaldo à concepção estratégica naval surgida na França, em 1885, a *Jeune École*.

Com o advento do submarino, o torpedo passou a ser a arma fundamental desse singular navio que revolucionaria a guerra no mar.

A ARMA SUBMARINA

O desejo de se criar um veículo com capacidade de navegar sob as águas, e de atacar mergulhado um navio atingindo a parte de seu casco submerso, existiu há muito tempo. Vários foram os estudos teóricos e inventos decorrentes, do final da Idade Média ao século XIX, mas a maioria não resultou em engenho eficaz e funcional. De um modo geral, redundaram em veículos submersíveis com limitada capacidade de mergulho e reduzido poder bélico, mas que serviram para incentivar novos projetos e o desenvolvimento de meios capazes de operar efetivamente sob as águas.

Como exemplo daquela fase pioneira, podemos destacar o submersível CSS *Hunley*, de 25 pés, movido a hélice e acionado por oito tripulantes e armado com um torpedo de haste, uma letal arma de contato constituída por uma vara retilínea projetada a partir da proa e dotada na extremidade com um dispositivo explosivo. Em fevereiro de 1864, durante a Guerra de Secessão Americana, este submersível pertencente aos Confederados sulistas atacou o navio da União *US Housatonic*, atingindo-o no casco em uma pioneira ação com êxito de um submersível primitivo com o uso do torpedo de haste, ainda que ambos tenham ido a pique (PEMSEL, 1979, p. 92 e POTTER, 1960, p.274).

Somente nas últimas décadas do século XIX, os construtores começariam a lançar verdadeiros submarinos, entre os quais podemos destacar: o *Gymno-*

te, em 1888, de 30 toneladas e 17 metros, do francês GUSTAV ZÉDÉ, o primeiro movido a motor elétrico; o SS-1 *Holland*, de 65 t e 16,5 m, construído por JOHN HOLLAND, em 1897, para a Marinha Americana, com um tubo para torpedo de 18 polegadas (o SS-1 foi o precursor dos classe *Holland* construídos para a Inglaterra entre os anos 1901-03); e o *Narval*, em 1899, do francês Laubeuf, considerado o protótipo do submarino moderno (PEMSEL, 1979, p.94).

Em 1906, no estaleiro Krupp, em Kiel, a Alemanha lançou o U-1, seu primeiro submarino *U-boot* (*Unterseeboot*) com cerca de 240 t. e dotado com tubo para torpedo de 45 cm (HERWIG, 1897, p.86).

Os submarinos tiveram como tarefas iniciais a defesa costeira e as operações de patrulha e reconhecimento. A partir da Primeira Guerra Mundial (IGM), os *U-boot* revelaram-se como importantes meios ofensivos e de ataque, em ações de desgaste e de guerra de curso, quando quase aniquilaram o tráfego marítimo Aliado, ação fundamental repetida com sucesso na guerra seguinte.

U-boot, o temível corsário

Os encouraçados e os cruzadores da batalha foram as maiores e mais poderosas belonaves das esquadras, a base das forças navais em ações de superfície na IGM, com participação em várias batalhas, algumas decisivas. Mas, a meu juízo, foram os *U-boot* alemães os responsáveis pelos maiores transtornos quando, como corsários, começaram a mostrar seu real valor na guerra naval, afundando milhares de navios mercantes (NM) e produzindo grande impacto político-diplomático que culminou com a entrada dos Estados Unidos na IGM.

A ação dos *U-boot* começou limitada, atendendo às restrições legais que impediam o ataque sem aviso aos mercantes desarmados, executado com o submarino na superfície, após a retirada dos tripulantes do NM e muitas vezes a tiro de canhão. Em 1917, o Imperador GUILHERME II autorizou a guerra irrestrita e os ataques passaram a ser feitos de surpresa e com o submarino mergulhado, afundando suas vítimas de surpresa com disparos de torpedos. A Tabela 1 apresenta um resumo da guerra de curso alemã durante a IGM (PEMSEL, 1979, p.109 -110).

Podemos verificar que, do total de cerca de 5.500 navios e 12.000.000 de toneladas afundadas, metade ocorreu em 1917 em razão dos ataques irrestritos e de surpresa, com a perda de 190 *U-boot* (POTTER, 1960, p.474). Cabe registrar que apenas quatro dos mais bem sucedidos comandantes de submarino torpedearam 682 NM e afundaram 1.480.000 toneladas.

Na IIGM (1939-45), mais uma vez os *U-boot* vão se tornar o principal meio empregado na guerra de curso, especialmente a partir de 1941, com uma novidade tático-estratégica: a operação em grupo, como os lobos em alcateia. Os submarinos alemães passaram a atacar não mais isoladamente, escoteiros, mas em conjuntos organizados. Os comboios escoltados, que continuavam como a mais eficiente forma de proteção aos NM, passaram a ser atacados por dezenas de submarinos, como exemplificado na Tabela 2. (PEMSEL, 1979, p.116/124)

U-boot na guerra de desgaste

Os submarinos foram também importantes em ações de desgaste em ambas as Guerras Mundiais, levando a pique diversos navios de guerra, especialmente encouraçados e cruzadores. O primeiro ataque bem-

TABELA 1 - Guerra de Curso Submarina (GCS) na IGM

Período	NM	Tonelagem	Observações
Ago. 1914 – Set. 1915	431	792.000 t	- GCS restrita
Out. 1915 – Abr. 1916	359	900.000 t	- Novos <i>U-boot</i> em serviço
Mai. 1916 – Jan. 1917	1.152	2.100.000 t	- Alemanha autoriza GCS irrestrita - 1 ^{os} <i>U-boot</i> no litoral dos EUA
1917	2.566	5.750.000 t	- Clímax - 127 <i>U-boot</i> atuantes - EUA entram na IGM (seis de abril)
Jan. – Out. 1918	1.046	2.650.000 t	- Fim da guerra de curso

TABELA 2 – Ataques de U-boot em Grupos (Alcateia) na GCS na IIGM

Data	N ^{os} de U-boot	Comboios atacados	Afundamentos
29 Ago. – 02 Set. 1940	6	HX 72	10 NM
24 - 31 Dez. 1942	20	ONS 154	
06 - 11 Mar. 1943	27	SC 121	
16 Mar. 1943	40	HX 229	
Mai. 1943	30	ONS 5	12 NM / 7 S
Set. 1943	19	ONS 18 / ON 202	6 NM / 3 Escoltas

TABELA 3 – Ações de Desgaste por submarino na IGM

Data	U-boot	Belonave afundada	Observações
05 Set. 1914	U-21	C “Pathfinder”	
29 Set. 1914	U-9	C “Aboukir”, C “Cressy” e C “Hogue”	
01 Jan. 1915	U-24	E “Formidable” (pre-D)	Canal Inglês ou da Mancha
Mai. 1915	U-21	E “Triumph” (pre-D) e C “Majestic”	
Ago. 1915	E-21	E “Barbaroxa” (Turquia)	Estreito de Dardanelos E-21 submarino britânico
Nov. 1916	U-52	E “Suffren” (pre-D / França)	Próximo de Lisboa
Dez. 1916	UB-47	E “Galois” (pre-D)	
Jan. 1917	U-32	E “Cornwallis” (pre-D)	Próximo da ilha de Malta
Mar. 1917	U-64	E “Danton” (pre-D)	Mediterrâneo

-sucedido de um U-boot contra uma belonave ocorreu no início da IGM, quando o U-21 afundou o cruzador britânico *Pathfinder*, como mostrado na Tabela 3, que apresenta ainda algumas outras operações de desgaste efetuadas por submarinos naquela guerra (PEMSEL, 1979, p.105).

Merece destaque a sequência de ataques do U-9 que, em apenas uma hora de ação, pôs a pique os três cruzadores britânicos.

Com a derrota da Alemanha na IGM, os U-boot foram internados em Scapa Flow, ao norte da Escócia, juntamente com os grandes navios da Esquadra de Alto Mar, que acabaram autoafundados pelos próprios tripulantes alemães naquela base naval britânica. Pelo Tratado de Versalhes, de junho de 1919, a força naval alemã do pós-guerra foi limitada a uma dúzia de encouraçados e cruzadores e outro tanto de lanchas torpedeiras, mas proibida de incluir submarinos.

Quanto à guerra de desgaste na IIGM, de um total de cerca de 2.300.000 toneladas de navios capitais

afundados, as maiores perdas, da ordem de 26% (cerca 600.000 toneladas), foram causadas por torpedos submarinos (PEMSEL, 1979, p.150). Duas ações, ocorridas nos primeiros meses daquela guerra, merecem destaque: o afundamento pelo U-29 do navio-aeródromo HMS “Courageous”, em 17/09/1939; e o ousado ataque do U-47 no interior da base de Scapa Flow, em 14 de outubro de 1939, quando afundou o encouraçado HMS “Royal Oak” e escapou ileso. Em outros ataques, foram afundados: o NAe “Ark Royal”, torpedeado pelo U-81 em novembro de 1941; o NAe de escolta “Audacity” em dezembro daquele mesmo ano; e o NAe “Eagle” pelo U-73 em agosto de 1942.

Nos dois conflitos mundiais, submarinos de ambos os lados afundaram vários navios de guerra de grande porte, totalizando 10 encouraçados e 18 cruzadores na IGM e 17 navios-aeródromo, 3 encouraçados e 29 cruzadores na IIGM, entre os quais destacamos os maiores (PEMSEL, 1979, p.160): NAe *Shimano* de 62.000t (Japão), E *Kongo* de 32.150t (Japão), E *Barham* de

31.100t (GB), NAe *Taiho* de 29.300t (Japão), E *Ark Royal* de 29.150t (GB), NAe *Shokaku* de 25.680t (Japão), todos na IIGM; e E *Britannia* de 16.350t (GB), E *Danton* de 18.300t (França) e E *Formidable* de 15.000t (GB), na IGM.

DIRIGÍVEIS, HIDROAVIÕES E A GUERRA AERONAVAL

Enquanto os submarinos classe *Holland* eram construídos para a Marinha Real britânica e o *U-boot U-1* era lançado em Kiel para a Marinha Imperial alemã, dirigíveis mais leves e aeronaves mais pesadas que o ar ensaiavam seus primeiros voos. Esses veículos aéreos, surgidos no início dos 1900, da mesma forma acabariam por se transformar em eficientes instrumentos de guerra.

Os dirigíveis do Conde FERDINAND VON ZEPPELIN (1838-1917), por exemplo, na IGM tornaram possível o ataque vindo dos céus: o *LZ-21*, em apoio ao exército alemão durante a invasão da Bélgica, lançou, em abril de 1915, 250 kg de bombas sobre a fortaleza de Liège (CROUCH, Asas, 2008, p.194). Em relação à guerra naval, ele foi empregado em tarefas de vigilância e observação, típicas dos cruzadores como os olhos e ouvidos das esquadras. Sua grande autonomia permitia cobrir áreas extensas, mas a baixa velocidade e a fragilidade o tornavam vulnerável a ataques.

Aeronaves mais pesadas, da mesma forma, começaram a ser empregadas na guerra, em apoio às ações terrestres em missões de observação e reconhecimento, mas na IGM se transformaram em ágeis plataformas de combate. O grande problema era como levá-las aos teatros marítimos, para a guerra em alto-mar. A colocação de flutuadores nos aparelhos convencionais, dotados de rodas para pouso e decolagem, tornou possível a sua operação na superfície dos mares, transformando-os em *seaplanes*, os notáveis hidroaviões.

O francês HENRI FABRE (1882-1984), em março de 1910 fez a primeira decolagem a partir d'água, em um lago nas proximidades de Marselha, pilotando o seu "pato flutuante", uma alusão ao pescoço esticado em voo, como no do pioneiro *14-Bis* de SANTOS DUMONT, em 1906. O hidroavião francês foi também pioneiro e construído por seu piloto (CROUCH, 2008, P.146).

Em novembro daquele ano, o piloto norte-americano EUGENE BURTON ELY (1886-1911), pilotando um biplano *Curtiss*, decolou de uma plataforma de 26

metros montada na proa do cruzador leve USS *Birmingham*, em Hampton Roads. Em janeiro de 1911, Ely fez o pouso pioneiro a bordo, em uma plataforma de 40m na popa do cruzador USS *Pennsylvania*, na baía de São Francisco. Ironicamente, nove meses depois, EUGENE ELY perdeu a vida em uma exibição aérea, devido à queda de sua aeronave.

GLENN CURTISS (1878-1930), construtor do biplano pilotado por ELY em 1910, foi também um pioneiro na construção de hidroaviões, nos EUA, tendo produzido em 1912 o *Modelo E*, seu mais bem-sucedido *seaplane*, empregado não somente pela Marinha dos Estados Unidos como pelos Aliados na IGM.

Os hidroaviões, apesar de não atenderem plenamente ao serviço naval por razões diversas (não poustavam a bordo, tinham baixo desempenho como caça, baixa autonomia e poucos recursos), foram adotados por quase todas as marinhas e empregados em diversas ações de guerra naval na IGM.

Os porta-hidroaviões

A possibilidade de emprego de hidroaviões em ações navais fez surgir navios adaptados para transportá-los, com hangares para armazenamento e guindastes para colocá-los n'água desde que as condições meteorológicas e o estado mar fossem favoráveis.

Várias nações passaram a dispor de porta-hidroaviões em suas marinhas, a grande maioria navios mercantes adaptados, alguns poucos até capazes de lançar aeronaves de rodas convencionais, mas sem poder recolhê-los, os chamados porta-aviões mistos (*mixed-carrier*), como podemos observar na Tabela 4 (LARDAS, 2016).

Os tamanhos dos porta-hidroaviões eram diversos e suas capacidades reduzidas, variando de um mínimo de três a um máximo de doze aparelhos, e desenvolviam velocidades entre 10 e 24 nós. Os menores foram o *Nord*, o *Pas de Calais* (c.1.500 toneladas e 100 metros) e o *Empress* (c.1.700t e 100m); e os maiores, o *Campania* (c.20.500t e 190m), o *Answald*, o *Santa Helena* (c.13.000t e 130m), o *Nicolau I*, o *Alexandre I*, o *Europa* (c.9.000t e 120m) e o *Ark Royal*, o *Oswald* e o *Wakamiya* (c.7.600t e 110m).

Os hidroaviões em ação

O hidroavião foi utilizado pela primeira vez em cenário de guerra, em fevereiro de 1913, quando ae-

TABELA 4 – Porta-hidroaviões da IGM

País	Porta-aviões (PA) – nº aeronaves	Data de comissão
Grã Bretanha	Riviera, Engandine e Empress - 4 aero. Bem-My-Chree - 4 a 6 aero. Ark Royal - 8 aero. Campania - 12 aero.	set. 1914 mar.1915 dez. 1914 abr. 1916
Grã Bretanha (PA misto)	Vindex - 7 aero. Manxmen e Nairana - 8 aero. Pegasus - 9 aero.	out. 1915 dez. 1916 e ago. 1917 ago.1917
Alemanha	Answald – 6 aero. Santa Helena, Glyndwr – 4 aero. Oswald e Stuttgart – 4 e 3 aero.	jul. 1915 jul. 1915 e dez.1914 jul. e mai.1918
França	Foudre – 8 aero. Campinas – 10 aero. Nord e Pas de Calais – 3 aero.	mar. 1912 1915 jun. 1916 e jul. 1915
Rússia	Almaz – 4 aeronaves, Orlitza – 9 aero. Imperador Nicolau I e Alexandre I – 8 aero. Rumínia – 7 aero.	fev. 1915 1915 1916
Itália	Europa – 8 aero.	out. 1915
Japão	Wakamiya – 4 aero.	set. 1913

ronaves gregas executaram voo de reconhecimento no estreito de Dardanelos, na Primeira Guerra Balcânica (PENSEL, 1979, p.101). Mas foi na IGM que essas aeronaves foram bastante empregadas em ações de guerra naval, como exemplificado a seguir:

- Em novembro de 1914, hidroaviões japoneses lançados do Wakamiya bombardearam a base naval alemã em Tsingtao, na China, em um dos primeiros ataques aeronavais da história (EVANS e PEATTIE, 1997, p.180).

- Em dezembro de 1914, sete hidroaviões lançados dos navios Engandine, Express e Riviera atacaram o hangar da base de dirigíveis alemã de Nordholz, perto de Cuxhaven.

- Em agosto de 1915, hidroavião do Bem-My-Chree efetuou o primeiro ataque aéreo com torpedos, afundando um cargueiro turco nos Dardanelos (PEMSEL, 1979, p.104). Os aviões caças-torpedeiros vão ser bastante utilizados por japoneses e norte-americanos no Pacífico, na IIGM.

- Em maio de 1916, o HMS *Engandine*, incorporado à Grande Esquadra Britânica do Almirante JELLI-

COE, participou da batalha da Jutlândia, com o lançamento de hidroaviões para voo de reconhecimento.

- Em setembro de 1916, dois hidroaviões austríacos afundam o submarino francês *Foucault* no primeiro ataque aeronaval bem sucedido com o emprego de bombas (PEMSEL, 1979, p.104).

Os navios-aeródromo – NAe

Os verdadeiros navios-aeródromo, dotados de convés de voo com pistas para decolagem e pouso de aeronaves convencionais com rodas, e de hangares para a sua guarda, começaram a surgir ao final da IGM. A Tabela 5 nos traz os primeiros desses NAe, incorporados às principais marinhas do mundo, entre 1917 e 1928 (CESAR, 2013, p.261).

À exceção do *Hermes* e do *Hosho*, ambos desenhados para serem NAe desde o batimento de suas quilhas, todos os demais foram derivados de cascos de navios mercantes e de guerra, transformações de certa forma ensejadas pela Conferência de Washington de 1922 que permitiu a conversão de E e C em NAe.

TABELA 5 – Navios-aeródromo pioneiros

Nome	País	Data	Deslocamento	Comp.	Veloc. (nós)	Aviões
<i>Furious</i>	Grã Bretanha	1917	22.500t	225m	30'	20
<i>Argus</i>	Grã Bretanha	1918	15.800t	170m	20'	20
<i>Hosho</i>	Japão	1922	7.600t	168m	25'	28
<i>Langley</i>	EUA	1922	14.000t	165m	15'	34
<i>Hermes</i>	Grã Bretanha	1923	10.950t	183m	25'	20
<i>Eagle</i>	Grã Bretanha	1924	28.000t	203m	22'	21
<i>Saratoga</i>	EUA	1927	36.000t	259m	32'	72
<i>Lexington</i>	EUA	1927	36.000t	271m	33'	72
<i>Akagi</i>	Japão	1927	36.500t	269m	31'	60
<i>Kaga</i>	Japão	1928	38.200t	260m	28'	60

Como podemos observar, ao final da IGM e após a Conferência de 1922, numerosos navios-aeródromo foram incorporados às diversas marinhas, tornando-se os navios capitais e bases flutuantes da aviação de caça de seus poderes navais. Às armas tradicionais empregadas na guerra aérea, como as bombas, se juntaram os torpedos que fizeram a fama dos caças-torpedeiros empregados em grande escala na guerra naval, em especial teatro do Pacífico, na IIGM.

Os navios-aeródromo na IIGM

Foi na IIGM que os navios-aeródromo mostraram o seu real valor, combatendo com suas aeronaves nos diversos teatros de operações marítimos (TOM) envolvidos naquele longo e extenso conflito, em campanhas e batalhas navais de destaque, algumas das quais pasaremos a abordar.

No Mediterrâneo, em novembro de 1940, aeronaves lançadas do NAe *Illustrious*, da Esquadra Britânica, atacaram com sucesso a base naval italiana de Tarento, no sul da península; e em março de 1941, o NAe *Formidable* participou da batalha de Matapan, no sul da Grécia, avariando seriamente o cruzador italiano *Pola* que ficou inoperante.

No Atlântico, em maio de 1941, os NAe *Victorious* e *Ark Royal* participaram da caça ao encouraçado alemão *Bismarck*, que foi atingido no leme de boreste pelas aeronaves embarcadas, avaria que provocou a perda de controle e velocidade daquela notável belonave, que culminou sendo afundado ao final daquela operação.

As maiores ações com o emprego de NAe vão ocorrer, entretanto, no TOM do Pacífico, iniciando-se com o surpreendente ataque aeronaval japonês à base de Pearl Harbor, no distante arquipélago havaiano, em 7 de dezembro de 1941, que trouxe os EUA para a IIGM, e culminado com a Operação de Desembarque em Okinawa, em abril de 1945. A força de ataque a Pearl Harbor contou com nada menos do que seis NAe (*Akagi*, *Kaga*, *Shokaku*, *Zuikaku*, *Hiryu* e *Soryu*) e mais de 400 aeronaves embarcadas. Em duas levadas, as aeronaves japonesas avariaram praticamente todos os grandes navios da força naval americana do Pacífico, à exceção dos NAe *Enterprise* e o *Lexington*, que estavam fora daquela base.

Na sequência, nas águas do Pacífico, onde os navios-aeródromo e suas aeronaves foram imprescindíveis e cada vez mais numerosos, inúmeras operações e batalhas aeronavais foram se sucedendo, entre as quais merecem destaque as citadas abaixo.

- O ataque surpresa a Tóquio, em abril de 1942, por 16 bombardeiros B-25 do Exército, lançados de maneira incomum de bordo do NAe *Hornet*. Após o bombardeio, comandado pelo Coronel JAMES DOOLITTLE (1896-1993), os B-25 foram pousar em território chinês.

- A batalha de Mar de Coral, em maio de 1942, quando pela primeira vez na história naval as forças oponentes interagiram taticamente fora do alcance visual entre ambas, em um combate que envolveu apenas engajamentos aéreos e entre aeronaves e navios.

- A batalha do mar das Filipinas, em junho de 1944, que envolveu mais de duas dezenas de NAe,

entre os quais 15 norte-americanos com 890 aeronaves e 9 japoneses com 430 aviões embarcados. Ao final os japoneses perderam três dos seus NAe e 400 aeronaves, o que deixou seu poder naval praticamente destruído.

- A ofensiva norte-americana no Pacífico, entre outubro e novembro de 1944, que conduziu à batalha do Golfo de Leyte, visando ao desembarque nas Filipinas. A Terceira Esquadra dos EUA totalizava dezesseis navios-aeródromo, entre os quais o *Wasp*, *Hornet*, *Lexington*, *Enterprise*, *Essex*, *Franklin*, *Intrepid*, *Hancock* e mais oito leves, conduzindo cerca de um milhar de aeronaves, escoltados por seis encouraçados e 16 cruzadores, além de 60 destróieres para a cobertura antissubmarino. As forças japonesas a essa altura contavam apenas com o NAe *Zuikako* e mais três porta-aviões leves, com 116 aeronaves embarcadas, além de nove encouraçados, entre os quais os poderosos *Yamato* e *Musashi*, os maiores até então construídos com cerca de 68.000 toneladas, acompanhados por cruzadores e destróieres (Pensel, 1979. p.144 e 146).

NAVIOS-AERÓDROMO E SUBMARINOS NO PÓS-GUERRA

Nos dois conflitos mundiais, num espaço de cerca de 30 anos, a guerra naval mudou de maneira radical. Os encouraçados e cruzadores de batalha, que sucederam os navios de linha das grandes marinhas com sua poderosa artilharia como belonaves capitais, cederam o posto aos navios-aeródromo e suas aeronaves embarcadas e passaram a executar tarefas de apoio, como proteção antiaérea de forças navais e bombardeios de costa.

Nas décadas de 1950 e 1960, com o desenvolvimento das armas atômicas, dos mísseis balísticos, das aeronaves a jato e da propulsão nuclear nos meios navais, os submarinos e navios-aeródromo adquiriram e passaram a proporcionar excepcional dimensão estratégica aos poderes navais, inicialmente e de modo especial o dos Estados Unidos da América e o da União das Repúblicas Socialistas Soviética, as novas potências militares surgidas no pós-guerra e que passaram a dividir a liderança do mundo a partir de então. A guerra naval deixava definitivamente de ser linear.

O PODER NAVAL BRASILEIRO DEIXA DE SER LINEAR

O poder naval brasileiro deixou de ser linear também a partir do início dos 1900. No programa de reaparelhamento naval do Almirante JULIO DE NORONHA de 1904, modificado pelo Almirante ALEXANDRINO DE ALENCAR em 1906, constava a aquisição de três submarinos. Encomendados à Itália em 1913, submarinos Classe *Foca*, do tipo costeiro e com propulsão diesel-elétrica, foram construídos no estaleiro Fiat em San Giorgio, e incorporados em 1914. Os famosos *F-1*, *F-3* e *F-5* passaram a compor a *Flotilha de Submarinos*, criada em 17 de julho de 1917 e que teve como primeiro comandante o Capitão de Fragata FELINTO PERRY. Posteriormente, em 1929, a Flotilha incorporaria o *S Humaitá*, construído também na Itália, o nosso primeiro submarino oceânico de esquadra, com 1880 toneladas.

O poder aéreo, fruto do pioneirismo do brasileiro SANTOS DUMONT, o *Pai da Aviação*, também chegou à Marinha de forma pioneira. Em abril de 1911, o 1º Tenente da Armada JORGE HENRIQUE MOLLER concluiu curso de piloto na França, tornando-se o nosso primeiro piloto militar.

Em 23 de agosto de 1916, foi fundada a Escola de Aviação Naval, o primeiro estabelecimento de formação de aviadores militares do Brasil, que começou a funcionar na Ilha das Enxadas na baía de Guanabara, então com três hidroaviões *Curtiss-F*.

Por ocasião da IGM, aviadores navais brasileiros atuaram nos EUA e na Europa (DARÓZ, 2016). Para os EUA, seguiram dois tenentes e um suboficial, que participaram de patrulha antissubmarino no

Atlântico Norte após estagiarem no Serviço Aeronaval. Em fins de 1918, oficiais e praças seguiram para a Itália onde realizaram cursos de observação aérea, caça, hidroaviões e capacitação em patrulha antissubmarino. Para a Inglaterra, onde estava sendo criada a RAF, *Royal Air Force*, seguiram nove oficiais, sendo oito da Marinha. Após realizarem alguns cursos, foram designados para a base de Cattewater, perto de Plymouth, e incorporados a unidades operacionais destinadas a executar patrulhas antissubmarino no Canal da Mancha, com hidroaviões. Retornaram ao final da IGM, em março de 1919, a bordo do navio-tender *Belmonte*.

A participação dos nossos aviadores navais em cursos e em operações de guerra, na IGM, contribuiu para o desenvolvimento da Aviação Naval. Após a guerra, a Escola de Aviação Naval pôde adquirir junto àqueles países aliados, cerca de quinze aeronaves.

Em 1957, o Brasil adquiriu também seu primeiro navio-aeródromo, o A11 *Minas Gerais*, ex-HMS *Vengeance* da Marinha Real Britânica, que foi incorporado, em dezembro de 1960, após modernização efetuada na Holanda. A partir de sua chegada ao Rio de Janeiro, em fevereiro de 1961, mais uma vez de modo pioneiro, a Marinha do Brasil pôde desenvolver a importante capacitação em operações aeronavais com helicópteros e com aviões de asa fixa adquiridos no exterior, seis P-3 Pilatus e seis T-28 North American. Após recém-criação do 1º Esquadrão Misto de Aviões Antissubmarino e de Ataque, o então Capitão de Corveta ROBERTO ARIEIRA realizou, em 11 de dezembro de 1963, o primeiro pouso a bordo do nosso NAe pilotando o T-28 N-703 (LYNCH, 2003, p.56/57).

REFERÊNCIAS

- CESAR, William Carmo. *Uma História das Guerras Navais*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.
- CROUCH, Tom. *Asas*. Rio de Janeiro: Editora Record Ltda., 2008.
- DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, 2016.
- EVANS, David e PEATTIE, Marck. *Kaigun, Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*. Annapolis: Naval Institute Press, 1997.
- HERWIG, Holger. *Luxury Fleet, the Imperial German Navy, 1888-1919*. New York: Humanity Books, 1897.
- LARDAS, Mark. *World War I Seaplane and Aircraft Carriers*. Oxford, UK: Bloomsbury Publishing Plc, 2016.
- LYNCH, Pedro. *O Voo do Falcão Cinza*. Rio de Janeiro, 2003, p.56-57.
- PEMSEL, Helmut. *A History of War at Sea*. Annapolis: Naval Institute Press, 1979.
- POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. *Sea Power, a Naval History*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1960.



Mísseis balísticos DF-26
Fonte: www.naval.com.br

A INFLUÊNCIA DOS ELEMENTOS BASEADOS EM TERRA NA GUERRA NAVAL: UMA BREVE COMPARAÇÃO ENTRE BRASIL E CHINA

*“Um navio de guerra é uma bateria flutuante.”
(Hendrik Willem Van Loon, Historiador)*

Aspirante Gustavo Diniz Leite de Aquino

INTRODUÇÃO

A missão da Marinha do Brasil é definida pela Doutrina Básica da Marinha (2014), que menciona “Preparar e empregar o Poder Naval¹, a fim de contribuir para a defesa da Pátria”. É importante que o Brasil seja capaz de defender toda a Amazônia Azul, a fim de manter a jurisdição e a plena soberania sobre a mesma. Tal atividade demanda grande esforço em termos de monitoramento e controle.

1 Compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa (BRASIL, 2014a).

As Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)² totalizam 3,6 milhões de quilômetros quadrados³ e são de extrema importância ao país. Sabe-se que o petróleo retirado do mar representa mais de 82% da produção nacio-

2 Termo usado na Marinha do Brasil para referir-se às águas sob jurisdição nacional (MORE, 2013).

3 Existe um pleito brasileiro na Comissão de Limites da Plataforma Continental para estender os limites de sua Plataforma Continental, o que iria aumentá-la em 900 mil quilômetros quadrados (BRASIL, 2014a).

nal, aproximadamente 93% da produção industrial nacional está situada a menos de 200 milhas náuticas da costa, o que representa 80% da população brasileira, e que as Linhas de Comunicação Marítima (LCM) são responsáveis pelo transporte de 95% do comércio exterior do país (BRASIL, 2017b).

Para garantir os direitos assegurados por força de convenções internacionais, das quais o Brasil é signatário, faz-se necessário que o país fiscalize esse espaço em sua totalidade e em tempo integral, o que demandará uma Marinha de grande vulto. Cabe ressaltar que o espaço aéreo sobrejacente está incluso na área a ser fiscalizada.

Isso posto, este estudo, inicialmente, traz referências históricas a fim de analisar a utilização de elementos baseados em terra na Guerra Naval e insere esses elementos no contexto teórico e doutrinário atual. Posteriormente, examina de maneira breve a Marinha do Brasil e a Marinha do Exército de Libertação Popular da China, traçando um paralelo no que tange aos elementos baseados em terra. É importante registrar que o trabalho considera apenas a guerra convencional, descartando assim as armas de destruição em massa.

2 EXEMPLOS HISTÓRICOS

O Almirante (USN) ALFRED THAYER MAHAN (1915) fez uma análise minuciosa sobre os fortes terrestres atuantes na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905). Destacou o poder ofensivo por trás das paredes das fortalezas, que são vistas, na maioria das vezes, como um instrumento defensivo. Seus estudos também consideraram, acertadamente, que a sua proteção não se expande além do alcance de suas armas⁴.

A Segunda Guerra Mundial provocou uma verdadeira revolução nos sensores e armamentos. A Alemanha remodelou o uso de autopropulsados no campo de batalha com o lançamento de mais de 25 mil unidades dos seus famosos foguetes V-1 e V-2 durante o conflito (HUGHES, 2000).

O alcance dos canhões navais evoluía muito rapidamente à época, como pode ser observado na Tabela 1, mesmo assim o alcance das armas tradicionais era irri-

4 Sabe-se que, geralmente, o alcance dos fortes litorâneos era maior do que o dos navios de superfície, devido às restrições de peso e tamanho dos canhões embarcados.

Tabela 1 – Alcance dos Canhões Navais (1862-1948)

Ano	Situação de emprego	Alcance (jardas)
1862	<i>Monitor e Merrimac</i>	1000 (médio)
1905	Tsushima	4000-6000
1910	Treinamentos da USN	12000
1918	Fim da Primeira Guerra Mundial	24000
1948	Depois da Segunda Guerra Mundial	40000 +

Fonte: (SLOVER, 1958)

sório quando comparado com o alcance do novo armamento alemão, que conseguia acertar alvos a uma distância de cerca de 200 milhas náuticas⁵ (HICKMAN, 2018).

Outro avanço tecnológico desse período, a bomba atômica, demonstrou empiricamente que o poder de destruição dos armamentos atingira novo patamar. Apenas duas unidades devastaram Hiroshima e Nagasaki do mapa, uma para cada cidade. O próximo passo na evolução dos armamentos viria a ser o conjugado bomba atômica – míssil, a arma mais temida na atualidade.

Quando os mísseis⁶ foram instalados a bordo dos navios, modificaram toda a dinâmica da guerra naval (HUGHES, 2000). Os armamentos atingiram um alto grau de confiabilidade, maior alcance, maior nível de complexidade e maior poder de destruição. Todas essas novidades modificaram o histórico combate entre fortes e navios, deixando ambos os lados mais ofensivos e ao mesmo tempo mais vulneráveis.

O maior alcance dos mísseis lançados de terra estará associado às novas possibilidades de atacar os seus navios. A obrigação de realizar guerras costeiras conjuntas acarreta a realização de operações próximas à costa, submetendo os navios a uma ameaça de mísseis de cruzeiro e balísticos lançados por diversos tipos de lançadores instalados em terra, em aeronaves e em pequenas embarcações de superfície. (HUGHES, 2000, p. 150)

O mantra do Almirante NELSON para a *Royal Navy* durante a era da vela de combate dizia: “idiota

5 Uma milha náutica equivale a 2000 jardas (1.852m).

6 A diferença entre um míssil e um foguete é o sistema de guiagem. Enquanto esses deslocam-se numa trajetória balística durante o voo, aqueles deslocam-se segundo uma trajetória controlada por sistema de guiagem integrado ao armamento (BRASIL, 2017a).

é um navio que luta contra um forte”. As novas configurações da Guerra Naval derrubaram a premissa do Lorde NELSON. O aumento do alcance dos sensores e armamentos aliados ao nível de poder de fogo existente atualmente mudaram profundamente as táticas.

3 CONJUNTURA DOUTRINÁRIA MUNDIAL

Ao fim da Guerra Fria, os Estados Unidos da América (EUA) mudaram a abordagem de sua Marinha de forma radical, buscando adequação à nova realidade mundial. O rumo base para as alterações foi a adoção de uma ameaça global com diversos desafios e oportunidades regionais. O período posterior à bipolaridade, quando os EUA possuíam oposição à altura, foi marcado por diversas intervenções através da projeção de poder vindo do mar⁷. O paradigma da Guerra de Litoral baseia-se nessa situação global (MOURA, 2014).

3.1 Mudança doutrinária dos Estados Unidos

A *United States Navy* (USN) e o *United States Marine Corps* publicaram no ano de 1992 seu livro branco, versando sobre o preparo dos seus serviços para o século XXI. Consistia nas diretrizes para a reorganização de seu poder combativo sob novos pilares, tais como: presença avançada, resposta imediata a crises, dissuasão estratégica e defesa do território. A alteração fundamental ficou por conta do afastamento de uma Guerra Naval Oceânica em detrimento às Operações Conjuntas conduzidas do mar para influenciar diretamente acontecimentos em terra (UNITED STATES OF AMERICA, 1992).

Baseados nos preceitos dos documentos que foram produzidos a fim de balizar as alterações, as forças navais americanas sofreram mudanças em diversas condutas, adotando meios versáteis para tornar suas forças mais flexíveis, ou seja, capazes de cumprir uma imensa gama de missões. Destaca-se a visão dos chefes navais norte-americanos em remodelar em tempo oportuno o emprego de sua Marinha de acordo com as transformações da conjuntura mundial, produzindo uma Marinha do século XXI capaz de influenciar acontecimentos em terra – direta e decisivamente – em qualquer momento e em qualquer lugar (HUGHES, 2000).

A nova doutrina que passou a ser adotada na US Navy previa interoperabilidade como ponto chave,

⁷ O período pós-Guerra Fria foi marcado por diversos conflitos regionais, por exemplo, as guerras do Golfo (1990-1991) e da ex-Iugoslávia (1991-1997) (MOURA, 2014).

bem como a realização de operações nos diversos ambientes de guerra de forma interconectada, a fim de maximizar sua eficiência. A publicação também reconhecia a importância de bases avançadas nas diversas regiões do mundo para fornecer apoio logístico (UNITED STATES OF AMERICA, 1992).

3.2 Comando e Controle

O documento doutrinário Sistema Militar de Comando e Controle (2015) do Ministério da Defesa define Sistema de Comando e Controle como sendo “[...] o conjunto de instalações, equipamentos, sistemas de informação, comunicações, doutrinas, procedimentos e pessoal essenciais para o decisor planejar, dirigir e controlar as ações da sua organização”.

A atividade de Comando e Controle (C2) é indissociável das operações militares (BRASIL, 2014a). Os comandantes da cena de ação são coordenados por seus superiores de forma que toda a expressão militar a ser utilizada seja empregada como uma certa sinergia.

Muitos acadêmicos, ao abordar o tema de forma mais atual, não se referem mais a C2. O novo termo adotado é Comando, Controle, Comunicações, Computadores, Inteligência, Vigilância e Reconhecimento (C4ISR), que apenas acrescenta as novas possibilidades oriundas do avanço da tecnologia, mas não muda a essência das suas funções ou aplicações, como é explicitado por Hayes (2006). Importante destacar que a doutrina da Marinha do Brasil já prevê as estruturas de comando e controle como parte integrante do Poder Naval (BRASIL, 2014a).

3.3 Guerra Centrada em Redes

Uma das mudanças de paradigma propostas pelos norte-americanos, visando uma dominação plena dos ambientes de operação, foi a criação do conceito de Guerra Centrada em Redes. Essa inovação partiu inicialmente das empresas civis americanas na década de 1990, motivadas pelas inovações surgidas na área da Tecnologia da Informação (TI), que utilizava redes de computadores para melhorar suas comunicações e aprimorar as tomadas de decisão (CEBROWSKI, 1999).

A percepção do novo ambiente no cenário empresarial por parte dos militares norte-americanos fez com que os novos conceitos fossem adaptados para as operações militares, causando uma revolução em assuntos militares que não era vista desde a Era Napoleônica (CEBROWSKI, 1999). As novas tecnologias mudaram

as próprias características da guerra. Segundo o Almirante (USN) JAY JOHNSON, foi uma mudança fundamental, substituindo o que chamávamos de guerra centrada em plataformas para guerra centrada em redes. O foco não é mais a plataforma, e sim a rede, em última análise, não é mais o navio de guerra inimigo, e sim todo o sistema do qual ele participa.

Essa nova concepção que atualmente toma conta das forças armadas de todo o mundo nos faz enxergar as plataformas como componentes de um sistema muito maior, daí a origem do nome Guerra Centrada em Redes. Esse sistema permite que as operações militares ocorram de forma muito mais dinâmica, assertiva, precisa e flexível.

4 ESTUDO DE CASO: SISGAAZ

A Estratégia Nacional de Defesa (END) (2013), em suas diretrizes, prevê que as Forças Armadas brasileiras devem organizar-se pautadas no trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença. O mesmo documento, ao referir-se aos Objetivos Estratégicos da Marinha do Brasil, explicita no seu sexto item o papel que os sistemas C4ISR terão no incremento na sua capacidade operativa.

O monitoramento da superfície do mar, a partir do espaço, deverá integrar o repertório de práticas e capacitações operacionais da Marinha. A partir dele, as forças navais, submarinas e de superfície terão fortalecidas suas capacidades de atuar em rede com as forças terrestre e aérea. (BRASIL, 2013, p. 72)

Visando adequar-se às orientações da END, a MB concebeu o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). O sistema tem como finalidade o monitoramento e o controle integrado das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) e das demais áreas marítimas de interesse estratégico do país, como por exemplo a região SAR sobre a qual o Brasil é responsável, visando obter a consciência situacional marítima das AJB e contribuir para a mobilidade estratégica⁸ (JUNIOR, 2016). Cabe ressaltar que a área SAR, região em que o Brasil é obrigado a conduzir Operações de Busca e Salvamento por força de acordos internacionais, tem dimensões equivalentes a cerca de 1,5 vez o tamanho do território nacional (FERREIRA, 2015).

8 Mobilidade estratégica seria a capacidade de um país movimentar seus meios rápida e coordenadamente, de forma a obter pronta resposta a qualquer tipo de ameaça.

Hoje é empregado o Sistema Naval de Comando e Controle (SisNC2) para acompanhar o movimento das forças navais brasileiras e manter o controle das embarcações que estão nas AJB. Toda sua estrutura é controlada pelo Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM), operado pelo Comando de Operações Navais. Seu *software* de apresentação recebe informações de navios e aeronaves da MB e de aeronaves da Força Aérea Brasileira em missões de Patrulha Naval, além de se comunicar com o banco de dados do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM). O SISTRAM, por sua vez, compila os dados oriundos de diversos sistemas (JUNIOR, 2016).

A maioria das fontes de informação usadas atualmente pelo SisNC2 são oriundas de sistemas colaborativos, ou seja, o próprio usuário possui um equipamento que emite seus dados. Apenas quando os contatos são adquiridos pelos meios da MB ou da FAB é feita a identificação positiva com alvo.

O SisGAAz irá manter o SisNC2 como o seu principal sistema, que será integrado a outras inúmeras fontes de informação, chamados no projeto de Sistema de Sensoriamento e Comunicação Novos (SSCN), por isso o SisGAAz é considerado um Sistema de Sistemas.

O SSCN consiste em novos sensores e recursos de acionamento remoto que possuem a finalidade de localizar contatos na Área de Vigilância⁹, permitir a comunicação por voz com os contatos e receber dados meteorológicos. Um exemplo de sensor que poderá ser incorporado é o radar OTH 0100¹⁰ da empresa brasileira IACIT. O equipamento é um radar que tem o alcance de aproximadamente 200 milhas náuticas e permite o monitoramento de uma área muito extensa por meio de um sistema baseado em terra.

5 CHINA

A China, atualmente, é o segundo país do mundo no que tange a investimentos em Defesa, atrás apenas dos Estados Unidos. Sua militarização recente acompanha o aumento do seu Produto Interno Bruto e suas aspirações geram certa instabilidade nos países vizinhos. Sabe-se que seus esforços priorizam a Marinha e a Força Aérea (MARCUS, 2018).

9 Considera-se Área de Vigilância todo o perímetro coberto pelo SisGAAz.

10 Um protótipo do radar está em fase de testes em um terreno que pertence à Marinha do Brasil, próximo ao Farol do Albardão, Rio Grande do Sul (LOPES, 2018).

Os inimigos externos potenciais dos chineses são os Estados Unidos da América, a Índia e o Japão (MOURA, 2014). A estratégia militar-naval chinesa considera a força dos elementos baseados em terra para a defesa do seu território e também para a projeção de poder, ainda que as políticas expansionistas não sejam assumidas publicamente.

Atualmente, os interesses políticos da China consistem em assegurar seu crescimento econômico pacífico e salvaguardar a soberania, segurança e integridade territorial do Estado, em especial, assegurar a integração de Taiwan, pretendida desde o fim da Revolução Chinesa em 1949, e reduzir as tensões com Estados da região. Este último interesse tem colidido, nos últimos anos, com o de assegurar as jazidas marítimas de petróleo e gás no Mar do Sul da China e no Mar da China Oriental, várias delas em regiões sob contestação de outros países, mas que contêm grandes reservas desses produtos. (MOURA, 2014, p.171)

A Tabela 2 representa breve comparação entre as extensões litorâneas do Brasil, China e Estados Unidos. Considerar apenas essa tabela pode causar a falsa impressão de que o Brasil possui uma tarefa mais complexa do que a China no âmbito do monitoramento de sua Zona Econômica Exclusiva. A realidade é que os asiáticos possuem um número considerável de rivais e disputas territoriais no mar do Sul da China, o que dificulta e, ao mesmo tempo, eleva o grau de importância da manutenção da Consciência Situacional Marítima.

Uma das concepções de estratégia de defesa em curso na China atualmente é a Defesa Litorânea. Consiste basicamente no controle de área marítima de suas águas mais próximas ao território e na negação do uso do mar de áreas um pouco mais afastadas (MOURA, 2014).

A materialização da capacidade chinesa de oposição à projeção de poder americana pode ser representada pe-

los seus mísseis, em especial o míssil balístico antinavio DF-21D. O sistema de lançamento desse armamento é baseado em terra e possui alcance de cerca de 900 milhas (MOURA, 2014). Seu lançamento é feito a partir de uma plataforma que pode ser facilmente transportada por veículos pesados, evitando que o sistema seja facilmente monitorado. Dentre os diversos mísseis antinavio chineses, esse foi destacado devido ao fato de ser considerado quase impossível interceptá-lo (KAZIANIS, 2015).

Outro pilar no qual a estratégia de defesa chinesa se alicerça é o chamado Colar de Pérolas. Visando dar mais segurança às linhas de comunicação marítimas, essa concepção prevê a realização de obras civis em conjunto com países do seu entorno a fim de servir de ponto de apoio a seus navios (MOURA, 2014).

Uma das principais ferramentas pensadas pelos chineses são as ilhas artificiais¹¹. Essas plataformas foram feitas com propósito militar e possuem capacidade para apoio logístico das forças navais, estrutura para sensores e armamentos, além de pistas de pouso (SEIDEL, 2018). O trabalho não abordará as questões legais que envolvem a construção das ilhas.

As ilhas artificiais possibilitam presença avançada e permanente no entorno estratégico do seu território. Além disso, as bases aéreas permitem uma cobertura aérea permanente sobre suas forças navais, habilitando os chineses a conjugar sua aviação embarcada com as aeronaves baseadas em terra.

A projeção de poder chinesa em seu entorno estratégico pode ser observada com mais clareza considerando o alcance de seus sensores e armamentos. A Figura 1 representa em azul-escuro os postos avançados das Forças Armadas desse país e em azul-turquesa o alcance de seus radares de monitoramento.

Na Figura 2 os círculos mostram o alcance da cobertura aérea proporcionado pelas aeronaves baseadas nesses postos, considerando o caça de combate chinês J-10. A parte contínua marca o alcance observado desses aviões, enquanto a parte tracejada trabalha com o alcance previsto.

A Figura 3 corresponde ao alcance dos mísseis de cruzeiro antinavio. O menor perímetro faz referência ao alcance observado do míssil YJ-62, enquanto os maiores observam o alcance previsto dos mísseis YJ-12B.

11 Estruturas construídas mediante aterramento de formações naturais, através da dragagem de segmentos vindos do mar (NASCIMENTO, 2017).

Tabela 2 – Extensões litorâneas

País	Zona Econômica Exclusiva	Fronteira Marítima
Brasil	3.539.919 km ²	9.557,0 km
China	2.287.969 km ²	6.177,0 km
EUA	12.234.404 km ²	33.030,2 km

Fonte: (MOURA, 2014, p.162)

É importante ressaltar que, apesar da grande disponibilidade de bases em seu entorno estratégico para apoiar a sua aviação baseada em terra, a aviação embarcada não está sendo negligenciada pelos chineses. Tal fato é representado pelo contínuo comissionamento de navios-aeródromos (MOURA, 2014).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A evolução histórica dos elementos baseados em terra na Guerra Naval foi apresentada de maneira breve, porém não deixou dúvidas quanto à crescente integração desses elementos com a Guerra Naval. Os avanços na Tecnologia da Informação, aliados ao au-



Figura 1 – Projeção de Poder Chinesa – Alcance dos radares

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCE INICIATIVE, 2018



Figura 2 – Projeção de Poder Chinesa – Alcance da cobertura aérea

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCE INICIATIVE, 2018



Figura 3 – Projeção de Poder Chinesa – Alcance dos mísseis de cruzeiro antinavio

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCE INICIATIVE, 2018

mento do alcance dos sensores e armamentos, fazem com que qualquer estratégia naval pujante considere elementos baseados em terra.

A mudança de postura dos Estados Unidos da América no pós-Guerra Fria foi possibilitada pela falta de oposição à altura, e ditou os novos caminhos a serem seguidos, pois fomentou alterações de doutrina em seus rivais. Enquanto os EUA buscavam intervenções a partir do mar, a China, por exemplo, focou seus esforços para obter meios de fazer frente às forças americanas, investindo fortemente na sua Força Naval nos últimos anos.

A expansão da presença chinesa em seu entorno estratégico e o continuado investimento em armamentos, sensores e estruturas de terra em apoio à Guerra Naval são motivados pela postura agressiva que a China adota em uma região de alta tensão, onde o país é localizado. No caso do Brasil, o projeto do SisGAAz tem mais a ver com a manutenção plena da soberania sobre toda a extensão da Zona Econômica Exclusiva, e, por esse motivo, trata-se de um grande sistema de Comando e Controle que não engloba o controle direto de armamentos, apenas comunicação com navios de guerra, considerados como plataformas de armas. O SisGAAz, concei-

tualmente, também irá empregar os diversos sensores navais para atualização e acompanhamento de contatos, além de possível emprego de satélite. O conceito de Guerra Centrada em Redes poderia ser explorado de maneira mais abrangente no caso do Brasil.

A aviação baseada em terra, que não é de responsabilidade da Marinha do Brasil, deve trabalhar em conjunto com a aviação embarcada a fim de completá-la em suas limitações conhecidas¹².

Percebe-se que a China já possui diversas instalações em ilhas artificiais e investimentos de longa data em armamentos antinavio baseados em terra. O Brasil possui territórios insulares, porém nenhum documento oficial aborda a utilização desses de maneira correlata aos chineses. O SisGAAz não é citado como uma das prioridades atuais da Marinha do Brasil.

É viável para o Brasil, frente ao que foi exposto no trabalho, focar seus esforços em elementos baseados em terra para apoio às operações navais, aproveitando melhor as suas regiões insulares com o objetivo melhorar sua estrutura de defesa e monitoramento de seu entorno estratégico.

12 A aviação embarcada possui grandes vantagem em termos de área de operação, porém sua capacidade e diversidade de meios é afetada.

REFERÊNCIAS

ALBERTS, David; HAYES, Richard. *Understanding command and control*. Washington: Command and Control Research Program, 2006.

ASIA MARITIME TRANSPARENCE INICIATIVE. *Chinese Power Projection Capabilities in the South China Sea*. Washington, 2018. Disponível em: <<https://amti.csis.org/chinese-power-projection/>>. Acesso em: 16 set. 2018.

BRASIL. Presidência da República Federativa do Brasil. *Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*. Decreto Legislativo nº 373. Brasília-DF, 2013. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 03 ago. 2018.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria-Geral do Material da Marinha. *DGMM-4011 Glossário de Sistemas de Armas*. Rio de Janeiro, RJ, 2017a.

_____. _____. Estado-Maior da Armada. *EMA-305 - Doutrina Básica da Marinha*. 2ª ed. Brasília, DF, 2014a.

_____. _____. _____. *EMA-322 O Posicionamento da Marinha do Brasil nos Principais Assuntos de Interesse Naval*. 2ª ed. Brasília, DF, 2017b.

_____. Ministério da Defesa. Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. *MD-31-M-03 - Doutrina para o Sistema Militar de Comando e Controle*. 3ª ed. Brasília, DF, 2014b.

CEBROWSKI, Arthur Karl; GARSTKA John. *Network-Centric Warfare: Its Origins and Future*. *Proceedings Magazine*, v.124/1/1139, jan. 1998. Disponível em: <http://www.kinecton.com/ncoic/ncw_origin_future.pdf>. Acesso em: 08 set. 2018.

FERREIRA, Ricardo Soares. *Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul: descrição da arquitetura do sistema e análise qualitativa das suas soluções*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

HUGHES, Wayne. *Fleet Tactics and Coastal Combat*. Annapolis: Naval Institute Press, 2000.

HICKMAN, Kennedy. World War II: V-2 Rocket. **ThoughtCo**, 16 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.thoughtco.com/world-war-ii-v-2-rocket-2360703>>. Acesso em: 09 set. 2018.

JUNIOR, Ali Kamel Issmael. Importância Estratégica da Implantação do SisGAAz. **Revista Martítima Brasileira**. v.136, n. 04/06, p. 145-162, abr./jun. 2016.

KAZIANIS, Harry. Is China's "Carrier-Killer" Really a Threat to the U.S. Navy? **The National Interest**, 02 set. 2015. Disponível em: <<https://nationalinterest.org/blog/thebuzz/chinas-carrier-killer-really-threat-the-us-navy-13765>>. Acesso em: 16 set. 2018.

MAHAN, Alfred Thayer. **Naval Strategy**: compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land. Boston: Little, Brown and Company, 1915.

MARCUS, Jonathan. Como a China se tornou potência militar global. **BBC News Brasil**, São Paulo, 18 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-43101604>>. Acesso em: 15 set. 2018.

MORE, Rodrigo Fernandes. Regime jurídico do mar: a regulação das águas e da plataforma continental do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**. v.19, jan./jun. 2013, p 79-109.

MOURA, José Augusto Abreu de. **A Estratégia Naval Brasileira no Pós Guerra-Fria: Uma Análise Comparativa com Foco em Submarinos**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2014.

NASCIMENTO, Renally Késsia Paiva. **A Construção das Ilhas Artificiais Chinesas e a Política de Risco nas Disputas Territoriais do Sul do Mar da China**. João Pessoa, PB – 2017.

SEIDEL, Jamie. Photos reveal China's South China Sea island fortresses are complete. **News Corp Australia Network**, 07 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.news.com.au/technology/innovation/photos-reveal-chinas-south-china-sea-island-fortresses-are-complete/news-story/776e1a695fb41ccb7e47a436594c1530>>. Acesso em: 10 set. 2018.

SLOVER, Gene. **Naval Ordnance and Gunnery Volume 2 Fire Control**. Washington: Bureau of Naval Personnel, 1958.

UNITED STATES OF AMERICA. Department of the Navy. ...**From the Sea: Preparing the naval service for the 21st Century**. Washington, 1992. Disponível em: <<https://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/fromsea.txt>>. Acesso em: 09 set. 2018.

FEMAR



CARPENT TUA POMA NEPOTES

A LIDERANÇA NA ÓTICA DA PSICOLOGIA POSITIVA

CMG (RM1-IM) Marcio Pinheiro de Vasconcellos¹

APRESENTAÇÃO

Este artigo tem o propósito de fazer uma abordagem da liderança sob a ótica da psicologia positiva, tendo em vista a abrangência dessa ciência e, de modo especial, o seu caráter interdisciplinar, o que permite sua aplicação nos mais diversos campos.

O texto parte dos aportes oferecidos por KIRKLAND (1990), para quem existe um hiato entre o que se tem como conhecimento e a prática da liderança, realidade não apenas muito marcante nos Estados Unidos, mas também uma tendência mundial.

¹ Marcio P. de Vasconcellos é pós-graduado em logística empresarial, Mestre em Economia e formado pelo Instituto Internacional de Psicologia Positiva, Instituto Neurolinguística Aplicada e Sociedade Brasileira de Coaching, além de ser autor do livro “Conversando sobre liderança”.

Dessa forma, o que estamos propondo não é uma solução mágica, mas um conteúdo alinhado com as tendências dessa vertente da psicologia, um novo olhar para a liderança, em especial na Escola Naval, a fim de alinhar os nossos conteúdos com práticas contemporâneas, reduzindo-se possíveis descompassos entre a teoria e a prática.

INTRODUÇÃO

No mundo pós-burocrático, os louros caberão ao líder que incentiva a divergência saudável e valoriza aqueles seguidores que têm a coragem de dizer não. O líder bem-sucedido terá, não a voz mais forte, mas o

ouvido mais preparado. E a sua verdadeira engenhosidade estará não nas realizações pessoais, mas na descoberta dos talentos dos outros. (WARREN BENNIS, 1997)

Partindo dessa afirmação de Bennis, começamos por refletir sobre o conceito adotado pela Marinha para a liderança. Segundo a publicação EMA-137, seu conceito é: “o processo que consiste em influenciar pessoas no sentido de que ajam, voluntariamente, em prol dos objetivos da Instituição”.

Para que haja influência interpessoal, genuinamente, em prol dos objetivos da Instituição, requer-se uma perfeita harmonização entre valores pessoais e da Instituição, compatibilizando-se mutuamente, o que gerará uma interiorização nas atitudes, e poderá nos remeter à presença de uma vocação, ensejando por fim a existência de talentos específicos.

Os objetivos militares não são como os de caráter empresarial, gerencial ou acadêmico, que, embora sejam importantes, não pedem a vida em troca. Tratam-se, por vezes, de objetivos críticos em sua essência pela demanda da própria vida.

Pela especificidade da carreira militar, tanto Oficiais como Praças podem e devem liderar; no entanto, só estarão preparados, se possuírem autoconsciência suficiente para não apenas reconhecerem e identificarem seus talentos, mas utilizá-los em sua plenitude. Com o seu uso, poderemos agir com nossa capacidade pessoal máxima, e nos destacaremos naquilo que fizermos, sendo assim verdadeiros conosco e com a Instituição concomitantemente.

Como ter pleno conhecimento de minhas capacidades ou de meus talentos? E como desenvolvê-los? Historicamente, muitas foram as teorias de liderança. Existem, de fato, diversos cursos para a transmissão desse conhecimento, e há um grande empenho acadêmico na Escola Naval neste sentido; muitos dizem, aliás, saber o que é liderança, enquanto outros afirmam que a liderança é um modismo. Existe a cada ano uma valorização Institucional da liderança, sendo sempre apontada, nas Ordens do Comandante da Marinha (ORCOM), como uma prioridade. Todavia, qual a verdadeira razão da desproporcionalidade entre a quantidade de líderes e o conhecimento transmitido? O que há de distorcido? Por que é tão fácil vermos chefes e não líderes? Onde estão os verdadeiros talentos para liderar?

Com o intuito de contribuir para que a liderança continue a ser estudada em suas inúmeras facetas, muitas ainda desconhecidas, este artigo vem trazer uma proposta de abordagem que a enfatiza sob a ótica da psicologia positiva, através do uso dos talentos, a fim de conduzir a uma possibilidade de otimização de sua prática e redução do hiato entre o conhecimento teórico e o seu efetivo exercício.

A PSICOLOGIA POSITIVA E A DESCOBERTA DOS TALENTOS

A psicologia positiva vem sendo estudada por pesquisadores de todos os continentes e se apresenta, na atualidade do mundo empresarial e acadêmico, como uma pertinente alternativa de desenvolvimento de líderes, principalmente no tocante à descoberta e ao desenvolvimento dos talentos pessoais. No mundo militar, já existe um robusto trabalho sendo desenvolvido nos Estados Unidos.

MIHALY CSIKSZENTMIHALYI, que teorizou a ideia de “flow” e MARTIN SELIGMAN, ex-Presidente da Associação Americana de Psicologia (APA), o pai da psicologia positiva, são habitualmente apresentados como os ícones dessa vertente da psicologia.

A partir de 1998, quando SELIGMAN assumiu a presidência da APA, deu-se partida nesse movimento, ao se abordar a potencialização do ser humano. SELIGMAN apresentou um magnífico estudo, sob a ótica da psicologia positiva, com o Exército norte-americano. Por uma solicitação direta do General GEORGE CASEY, ex-comandante da Força Multinacional no Iraque, Seligman desenvolveu um trabalho totalmente voltado para a resiliência dos veteranos de guerra. (SELIGMAN, 2016).

Segundo o General CASEY, o Major-General Bob Scales argumenta que a Primeira Guerra Mundial foi uma guerra química, a Segunda foi uma guerra física e matemática, a Terceira foi uma guerra de informática e a Quarta Guerra Mundial (na qual já entramos) é uma guerra humana. E essa guerra foi perdida brutalmente pelos americanos, servindo como exemplos categóricos as guerras do Vietnã e do Iraque. Para ele é imperiosa a devida valorização das ciências humanas, tendo como ponto de partida um Exército psicologicamente preparado, e a chave para essa preparação é a resiliência.

Seguindo esse exemplo, pode-se inferir que também poderia ser uma oportunidade o seu uso na Marinha do Brasil, tendo como foco a virtuosidade humana,

estimulando o emprego diário dos talentos para desenvolvimento de capital psicológico positivo dos militares, sendo possível, assim, aos líderes promover um estado de espírito nos subordinados que os motive a um desempenho superior, para se chegar aos objetivos da Instituição.

Assim, introduzir os conceitos da psicologia positiva e ensinar aos militares líderes em formação como promover o seu florescimento e de seus subordinados, não aceitando a simples mediocridade, mas visando ao máximo que cada um pode oferecer, a fim de melhor colaborar com os objetivos da Organização, passa a ser uma alternativa atraente e inovadora.

Desde a Segunda Guerra Mundial, a psicologia vem sendo vista como a ciência que visa à cura de patologias e alívio dos aspectos disfuncionais do homem, deixando de lado os aspectos saudáveis e suas qualidades. Assim, a psicologia é vista como a ciência que ao longo da sua história voltou-se para estudar as fragilidades humanas no intuito de ajudar o ser humano a se recuperar e voltar a uma vida normal. Seu objetivo estava mais voltado para curar perturbações psicológicas, sendo caracterizadas como fraquezas ou dificuldades humanas.

É importante salientar que essa teoria (psicologia positiva) vem revolucionando o mundo pelo seu ineditismo, e, como não poderia ser diferente, vem sendo aplicada pelo pesquisador MARTIN SELIGMAN constantemente em um dos Exércitos mais profissionais do mundo.

A psicologia positiva vem trazer uma nova abordagem ao ensinar aos líderes como promover o florescimento de seus funcionários, com foco no desenvolvimento do potencial de seus liderados, não aceitando a mediocridade, mas visando ao máximo que cada um pode oferecer, através de seus talentos próprios.

De acordo com os autores PALUDO e KOLLER (2007), essa nova proposta científica objetiva melhorar a qualidade de vida das pessoas e ajudar a prevenir patologias. Assim, a psicologia positiva pretende contribuir para o florescimento e o funcionamento saudável das pessoas, grupos e instituições, preocupando-se em fortalecer competências ao invés de apenas corrigir deficiências.

Segundo SNYDER e LOPEZ (2009), a psicologia positiva visa investigar as qualidades das pessoas e ajudar a promover o seu funcionamento positivo. A ciência e a prática da psicologia positiva estão volta-

das para a identificação, a compreensão e o desenvolvimento das qualidades e virtudes dos seres humanos.

Seja nos ambientes acadêmicos, familiares, de trabalho ou qualquer outro, nosso olhar se volta para corrigirmos nossas fraquezas com a intenção de melhorarmos nosso rendimento em caráter geral e nos tornarmos mais competentes como um todo. Ou seja, para nos tornarmos fortes, devemos superar nossos pontos fracos. Esta é a ideia reinante. Embora seja louvável essa atitude, segundo DONALD O. CLIFTON, Doutor em Psicologia, não existe ação mais equivocada, pois o que nos garante o verdadeiro sucesso é o uso consciente de nossos pontos fortes, advindos dos talentos que possuímos de forma individual e permanente.

De acordo com uma pesquisa realizada pelo Instituto Gallup, onde mais de 1 milhão de pessoas que trabalham em setores diversos foram entrevistadas, apenas 20% acham que usam seus pontos fortes cotidianamente. Ou seja, existe um enorme espaço para o crescimento das organizações, apenas focando nos pontos fortes de seus colaboradores.

Nas Forças Armadas, e na Marinha do Brasil em especial, também não existe um programa de identificação e desenvolvimento dos talentos de maneira sistemática, o que também deixa claro que ainda muito se pode construir nessa direção, de forma a utilizar as potencialidades do capital humano, o maior patrimônio da Instituição, embora já exista um início para tal com o surgimento do PROPES, o Programa de Gestão de Pessoal.

Para BURKINGHAM e CLIFTON (2008), a maioria das organizações se utiliza de duas premissas falaciosas, quais sejam: a) uma pessoa pode aprender a ser competente em quase tudo; e b) o maior potencial de crescimento de cada pessoa está nas áreas onde ela tem seu ponto mais fraco. Em contrapartida, as duas premissas verdadeiras e potencializadoras, utilizadas pelos melhores gerentes do mundo são: a) os talentos de cada pessoa são permanentes e únicos; e b) o maior potencial de crescimento de cada pessoa está onde ela tem seu ponto mais forte.

Contraditoriamente, o que mais se observa são os altos investimentos realizados para se “apagar” os pontos fracos, através de cursos de treinamento e capacitação, que não chegam a garantir sucesso duradouro e consistente. Trata-se tão somente da redução de danos, que, apesar de ser necessária em muitas situações, não garante o sucesso.

Um exemplo bastante pertinente e que merece uma atenção especial ocorre na Escola Naval, no tocante ao programa de Baixo Desempenho Acadêmico (BDA), que visa acompanhar de forma sistemática os Aspirantes com graus inferiores à média exigida para a aprovação. Evidentemente, é um programa importante e necessário para colaborar para o restabelecimento das notas, e que contribui para a redução de danos, de modo que o Aspirante possa retomar um grau mínimo para a sua aprovação.

Por outro lado, por ora, inexistente um programa que acompanhe da mesma forma os Aspirantes que apresentam um ótimo desempenho em qualquer uma das disciplinas dos quatro anos escolares. Ou seja, já poderíamos estar acompanhando de forma mais precisa o desenvolvimento de líderes, ou de Aspirantes com um maior pendor para ciências humanas, exatas ou tecnológicas. Existem os prêmios escolares, que somente premiam os melhores. E o restante que possui um pendor para outras áreas? Ficam esquecidos? Pode-se afirmar que é um desperdício de talentos, tendo em vista que eles são tratados de forma generalizada?

Em contrapartida, a Marinha vem desenvolvendo o Programa de Gestão de Pessoal (PROPES), cujo lema é “A pessoa certa, no lugar certo, na hora certa”, onde existe a participação da Diretoria de Ensino no que tange à emissão de juízo crítico da parte qualitativa das Tabelas Mestras de Força de Trabalho (TMFT)², propondo, quando necessário, atualização de currículos.

Com a intenção de se buscar e descobrir os pontos fortes e talentos existentes, o Instituto Gallup entrevistou mais de 2 milhões de profissionais considerados excelentes em suas áreas, e conseguiu padronizar 34 temas predominantes de talentos do ser humano de forma genérica.

Quando temos a coragem de vivermos nossa real essência individual, podemos nos considerar felizes, caso contrário, estaremos usando uma máscara para nós mesmos.

Segundo o filósofo HENRY VEATCH (1962), alcançar nosso fim natural é o nosso bem extremo. E esse bem, segundo ARISTÓTELES, chama-se “eudaimonia”, ou seja, a felicidade, o que mais tarde VEATCH chamou de florescimento humano. Para ele, o homem

é essencialmente um ser racional, o que pressupõe que possa encontrar algum sentido e significado nas coisas, e isso é obtido quando vivemos genuinamente, sem subterfúgios para a nossa própria consciência.

Para o filósofo, o ser humano, diferentemente do restante da natureza, só pode atingir sua perfeição quando tem um propósito, e isso requer que vivamos nossa essência, usando nossos talentos, dons natos e individuais. Se não os usarmos, estaremos vivendo nossa vida? Claro que não.

Cabe ressaltar, também, o pensamento do filósofo BARUCH SPINOZA, um dos maiores filósofos racionalistas do Século XVII: “ser o que somos, e nos tornarmos o que somos capazes de nos tornar, é o único objetivo da vida”. (SPINOZA, apud CLIFTON, 2008, p.135)

Mas o que vêm a ser os talentos? E o que vem a ser um ponto forte?

Para BURKINGHAM (2008), talentos são os padrões naturalmente recorrentes de pensamento, sentimento ou comportamento, que possam ser usados produtivamente, sendo eles únicos e permanentes. Ponto forte é um desempenho estável e quase perfeito em determinada atividade.

Três princípios são atrelados ao ponto forte: a) para uma atividade ser um ponto forte, deve-se realizá-la de forma consistente e com alguma satisfação íntima; b) não é necessário ter pontos fortes em todos os aspectos envolvidos de uma determinada função; e c) só poderemos nos destacar, maximizando os pontos fortes, nunca consertando as fraquezas.

No entanto, somente se tivermos um desempenho estável e quase perfeito nessas atividades é que poderemos dizer que é um ponto forte. Sem falar na satisfação pessoal sempre presente.

Como vimos no conceito de talento, ele é natural, ou seja, inato. Em contrapartida, conceitos como conhecimento e técnica entram como matérias-primas adquiridas por meio do aprendizado e da prática.

Isto significa que, se não tivermos talentos para uma determinada área, jamais seremos capazes de ter um desempenho estável e quase perfeito.

Então, como fica a liderança, que não é inata?

A liderança pode ser aprendida e treinada, e deve ser exercida por todos os militares da Marinha, desde a sua vida acadêmica na Escola Naval ou outro órgão de Formação; todavia, somente os talentosos serão brilhantes e com desempenho estável e quase perfeito e de

2 A TMFT substituiu a Tabela Mestre das Organizações Militares, englobando um novo conceito de Força de Trabalho até então utilizado pela Marinha.

forma natural. Pode-se desenvolvê-la? Sim. Sempre. E esse aprendizado será mais fácil para aquele que possui o correto uso de seus talentos. Para os demais, sempre será mais custoso, em que pese poderem aprender através das técnicas e conhecimento. (BOYATZIS, 2002). No entanto, para estes haverá sempre a possibilidade de desenvolverem outras vertentes de seus talentos.

Como mencionado acima, podemos aprender tudo através de técnicas e conhecimento; entretanto, enquanto as técnicas determinam que podemos fazer algo, os talentos garantem a exímia qualidade e a frequência com que fazemos, além do prazer íntimo em realizá-lo.

Todas as decisões que tomamos ao longo do nosso dia, e de nossas vidas, são relacionadas aos nossos talentos. Eles nos garantem tomar as decisões de forma intuitiva. Se alguém possui o talento da empatia, sem esforço, estará sendo empático com as pessoas de forma consistente e prazerosa. Ao contrário, por mais que se estude e se treine a empatia, se alguma pessoa não a tem como talento, seu desempenho será inferior, além de errático. E por ser natural, inato, é praticamente fora de cogitação real obter-se um desempenho quase perfeito e rotineiro. Talentos se aperfeiçoam e não se criam. São naturais.

E como ficam nossos pontos fracos? Nada fazemos em relação a eles? Claro que podemos e devemos. Mas o enfoque muda. Corrigir os defeitos ou minimizá-los tem que ser visto como redução de danos, o que não lhe garantirá o sucesso de seu desenvolvimento.

Desta forma, muda-se o enfoque para nós militares, que precisamos lidar o tempo todo com a questão da liderança. A pergunta que passa a vigorar é: com os talentos que possuo, como posso desenvolver pontos fortes para uma boa liderança?³ E deixa de ser: Como posso fazer para liderar se não tenho talento para isso? O recomendado é atentar e focar nos cinco mais dominantes que possuímos para podermos nos destacar em uma determinada área. Isso pode parecer limitador; no entanto, é a chave para se tornar mais forte e mais aberto para novas experiências. Ao invés de limitação, gera-se uma expansão.

3 A pesquisa do Instituto Gallup identificou 34 talentos, que são: adaptabilidade, analítico, ativação, autoafirmação, carisma, comando, competição, comunicação, conexão, contexto, crença, desenvolvimento, disciplina, empatia, estudioso, excelência, foco, futurista, harmonia, ideativo, imparcialidade, inclusão, individualização, input, inteligência, organização, pensamento estratégico, positivo, realização, relacionamento, responsabilidade, restauração e significância.

E como posso identificar meus talentos? Segundo Clifton, a melhor maneira identificá-los é através da monitoração de nossas reações espontâneas, imediatas e diante de situações com que nos deparamos no dia a dia, pois essas reações revelam a existência das conexões mentais mais fortes. Em situações de extrema tensão, mostramo-nos como verdadeiramente somos e como agimos e usamos nossos talentos (MARSTON, 1999).

Também podem-se identificar os talentos, pautando-se em três pistas: desejos, aprendizado rápido e satisfação (BURKINGHAM e CLIFTON, 2008). A combinação concomitante dessas pistas aponta para nossos talentos.

Entretanto, de forma a facilitar essa busca e torná-la mais rápida e precisa, o próprio Instituto Gallup desenvolveu uma poderosa ferramenta, que é o teste “Descubra Seus Pontos Fortes”, que pode ser feito, na Internet, pelo endereço eletrônico www.gallupstrengthscenter.com. A prática dos talentos, após a sua identificação, requer dedicação e persistência. Mas é muito complicado seguir por esse caminho sem que haja o adequado hábito.

Aperfeiçoando os talentos, poderemos utilizá-los conscientemente para sermos melhores líderes.

E aqui voltamos à questão: Com os talentos que possuo, como posso desenvolver pontos fortes para uma boa liderança?

ALGUNS PARALELOS ENTRE A PSICOLOGIA POSITIVA E A LIDERANÇA

Para o filósofo NIETZSCHE, “O homem é capaz de suportar quase qualquer ‘como’, desde que exista um ‘porquê’”. (NOBRE, 2006, p.14)

Isso é uma evidência de que o “porquê” significa o propósito, a razão última de se fazer algo. Sem um claro propósito em sua consciência, nada tem valor, nem mesmo as coisas mais importantes. Como vimos, Seligman mostra como a psicologia positiva também enfatiza esse aspecto, quando trata de “sentido” das ações, que é um dos cinco pilares. Esses pilares de suporte teórico são: emoção positiva, engajamento, sentido, relacionamentos positivos e realização.

BLANCHARD (2012) cita a questão do *empowerment* relacionada à delegação e essa enseja mais crédito ao potencial dos subordinados. Potencial significa o quanto uma pessoa pode crescer produtivamente, é a

capacidade latente para se desenvolver. E, como vimos anteriormente, essa capacidade que as pessoas têm de crescimento em algumas áreas tem a ver com o desenvolvimento dos talentos.

Mais uma vez citando WARREN BENNIS, o psicólogo compara o líder contemporâneo a um maestro, ao dizer: “Os líderes serão cada vez mais maestros e não mestres, serão mediadores, capazes de facilitar as comunicações e de libertar o talento de outras pessoas.” (BENNIS apud BERGAMINI, 2002, p.34)

BENNIS, Apud BERGAMINI (2002, p.66), menciona que a auto-liderança, “[...] é conhecer as próprias capacidades e empregá-las com eficácia. Esse autocohecimento é que dará ao líder a segurança necessária para aprimorar ainda mais seus pontos fortes [...]”

Segundo TICHY & CHARAH (1997, p.4), as aparências levam a se acreditar que os padrões empresariais de hoje apontam, implicitamente, para uma redução de pessoal e uma criteriosa seleção de talentos.

A publicação norte-americana FM 22-100 (1997), que estabelece uma doutrina de liderança para o Exército, diz, dentre outras coisas: “Líderes devem criar um ambiente que motive as pessoas a se tornarem tudo que podem ser”. “Quando o prazo permitir, o líder solicita ajuda dos subordinados. As ideias dos subordinados podem auxiliar o líder a desenvolver um plano melhor; a participação deles no processo de planejamento cria um interesse pessoal em ver o plano tornar-se bem-sucedido”.

O Exército norte-americano, em virtude da atual redução do seu contingente, tem claro que a força futura, a qual denomina de Força XXI, requer dos comandantes de pequeno escalão e dos soldados em geral maiores responsabilidades e menos orientações detalhadas, independência, inovação e flexibilidade. Se a tecnologia avançada propiciará a redução das tropas, em contrapartida exigirá alta qualidade dos recursos humanos.

Não é difícil ver em todas essas afirmativas, o quanto o potencial humano será exigido, seja no mundo empresarial, seja nas Forças Armadas. O ser humano se vê cada vez mais na obrigação de se valer de seus talentos para obter sucesso até mesmo nas missões militares, cujo sacrifício final pode ser a própria vida.

Para se destacar em qualquer área, para realmente se diferenciar positivamente, é primordial que o ser humano se potencialize pelos seus talentos. Somente fazendo uso deles poderá ser eficaz e eficiente, e, no caso específico do militar, esse é um caminho seguro para que a missão da Instituição seja cumprida e faça sentido.

SUGESTÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DA LIDERANÇA NA ESCOLA NAVAL

Inicialmente, é bom deixar evidenciado que seria uma pretensão propor, neste breve artigo, uma solução conclusiva para o desenvolvimento da liderança, tendo em vista o seu aspecto multifacetado e sua característica multidisciplinar. O que se pretende é apontar uma nova abordagem, que, de alguma forma, possa contribuir com a prática da liderança no ambiente militar.

Desta forma, seguem algumas propostas no sentido de trazer à tona a participação da psicologia positiva na vida dos Aspirantes da Escola Naval extensivas aos Órgãos de Ensino do Sistema de Ensino Naval, de modo similar ao que MARTIN SELIGMAN vem fazendo com o Exército americano:

1. Voltar os esforços para a abertura a uma liderança transformacional, sempre que possível, de forma mais objetiva e consciente;
2. Abrir oportunidades reais para a descoberta objetiva dos talentos;
3. Criar programas específicos de valorização dos talentos;
4. Capacitar Instrutores e Professores nessa abordagem positiva;
5. Buscar fazer um “benchmark” com o exemplo dos Estados Unidos;
6. Solicitar à Diretoria de Ensino da Marinha que abra oportunidades para o ingresso de profissionais, de carreira ou RM2, com formação específica em psicologia positiva, para atuar diretamente com o Corpo Docente e Discente;
7. Patrocinar uma aproximação com profissionais da área por meio de palestras; e
8. Apoiar a participação em seminários e congressos de psicologia positiva.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Estado Maior da Armada. *EMA-137. Doutrina de Liderança da Marinha*. Brasília: EMA, 2004.
- BENNIS, W. *Líderes e Lideranças*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- BERGAMINI, C. *O Líder Eficaz*. São Paulo: Atlas, 2006.
- BLANCHARD, K. *Liderança de Alto Nível: como criar e liderar organizações de alto desempenho*. Porto Alegre: Bookman, 2012.
- BOYATZIS, R., GOLEMAN, D., McKEE, A. *O Poder da Inteligência Emocional*. Rio de Janeiro: Campus, 2002.
- BURKINGHAM, M., CLIFTON, D. *Descubra Seus Pontos Fortes*. Rio de Janeiro: Sextante, 2008.
- BURNS, M. *Leadership*. New York: Harper & Row, 1978.
- DUHIGG, C. *O Poder do Hábito*. Rio de Janeiro: Objetivo, 2012.
- GOLEMAN, Daniel. *Inteligência Emocional*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1995.
- KLEINMAN, P. *Tudo o que você precisa saber sobre filosofia*. São Paulo: Gente, 2014.
- KOLLER, S. PALLUDO, S. *Inserção Ecológica – Um Método de Estudo do Desenvolvimento Humano*. Rio de Janeiro: Pearson, 2016.
- MARSTON, M. *Emoções das Pessoas Normais*. São Paulo: Success for You, 2016.
- NOBRE, Erica B. *Crenças de Superiores e Subordinados sobre o Perfil do Líder Militar-Naval Brasileiro neste Final de Século*. 1998. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social, Cognitiva e da Personalidade) – Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.
- _____. Liderança Militar e Motivação na Contemporaneidade. *Revista de Villegagnon*. Rio de Janeiro, v.1, n. 1 p. 12-20, 2006.
- PROPES. Disponível em www.dgpm.mb. Acesso em 2018 mar. 2018.
- SELIGMAN, M. *Florescer*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.
- SPRANGER, E. *Formas de Vida*. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.
- VEATCH, H. *O Homem Racional*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1962.
- KIRKLAND, F. *A lacuna entre a política da liderança e sua prática: uma perspectiva histórica*. 1990. Disponível em: www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA515376. Acesso em 05/05/2018.

BAIXE OS APLICATIVOS DO ABRIGO DO MARINHEIRO

Enquanto o **App AMN** disponibiliza a E-carteirinha para utilização dos descontos exclusivos, o **App Balcão Naval** atende a uma demanda que requer agilidade, comodidade e, acima de tudo, segurança na compra e venda de desapegos e negócios entre os integrantes da Família Naval.



ASSISTÊNCIA SOCIAL DA MARINHA

Qualidade de vida para a Família Naval

Atendimento com profissionais de Serviço Social, Psicologia e Direito.

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





Figura 1: Bandeira do Império do Brasil



Figura 2: Bandeira da República Federativa do Brasil

AS PRINCIPAIS TRADIÇÕES NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL

A tradição, contudo, não é algo estático. Ela é a conquista ativa da continuidade e pode ser restaurada, resgatada e aperfeiçoada conforme o decoro e a oportunidade permitam. (Roger Scruton, filósofo britânico)

Aspirante Gustavo Barbosa da Silva

INTRODUÇÃO

A sociedade atual, de uma maneira geral, tem a tendência de querer desconstruir conceitos que foram erguidos ao longo de toda a existência da humanidade. Essa é uma característica do pós-modernismo. Tal característica pode ser prejudicial às Forças Armadas, que dão vital importância ao passado e ao que este significa.

O estudo e a análise das principais tradições navais da Marinha do Brasil têm como propósito mostrar que a preservação destas é a garantia da perpetuação de valores. A hierarquia e a disciplina são a base de qualquer organização militar naval, e a história nos prova que há uma ligação entre estes pilares e as tradições provenientes do mar.

As principais tradições navais da Marinha do Brasil, que não necessariamente tiveram origem luso-bra-

sileira, devem ser estudadas e analisadas para que se saiba o quão elas são relevantes e por isso não devem ser esquecidas, levando em conta todo o contexto histórico que as antecederam.

O propósito deste artigo é concluir que nossas tradições devem ser mantidas e repassadas para os próximos brasileiros que embarcarão em nossos navios, de modo a contribuir para a manutenção de valores importantes, tais quais hierarquia e disciplina.

O QUE É UMA TRADIÇÃO

Devemos ser tradicionais, sem ser tradicionalistas. O presente é filho do passado e a história é persistência. Aliás, ser é persistir. (JOÃO CAMILO DE OLIVEIRA TORRES, escritor brasileiro)

A sociedade busca sempre uma continuidade, comparando o que se tem no presente com o que se espera no futuro. Mas e o passado? Como relacionar o passado conhecido com o futuro desconhecido?

O conceito de tradição é o responsável por fazer esse elo. Diz-se “conceito” devido à amplitude do termo, que engloba, além das tradições propriamente ditas, as cerimônias e os costumes. A lógica não está presente no que ocorrerá depois, e sim no que ocorreu antes num determinado momento histórico.

Segundo SCRUTON, a tradição tem um “duplo poder” porque coloca o passado diante de um objetivo atual e porque, além disso, surge da maneira na qual a sociedade está organizada. A transcendência, nesse contexto, é levada em conta, sendo exigido o respeito com o vínculo que se tem com o passado e com o que ele representa.

Alguns autores, como ERIC HOBSBAWN, tendem a menosprezar a ideia de tradição. Para eles, as tradições seriam inventadas e, com isso, poderiam ser facilmente esquecidas. É fácil acreditar nisso se pensarmos, por exemplo, no Dia das Mães ou Dia dos Pais. Todavia, se analisarmos aspectos maiores nossos, como a tradição futebolística ou a música popular que é exportada para o mundo inteiro, esse pensamento errôneo cai por terra. Nenhuma pessoa criou por si só o modo de se jogar bola no Brasil ou o sofisticado requinte na maneira de se tocar Bossa Nova. Ambos foram provenientes do intenso aprimoramento que se seguiu de geração em geração, até como conhecemos hoje. Pequenas conquistas edificaram essas conquistas maiores, e isso exemplifica o que é, de fato, uma tra-

dição: uma forma de conhecimento social que só pode continuar a existir pelo seu contínuo exercício.

Ainda segundo SCRUTON, as tradições atraem a lealdade e a confiança de quem as compartilha. Para ele, quando se age a partir delas, passa-se a ver o que é feito como parte de algo maior, transcendental, pois elas apontam para algo que sobrevive ao tempo, algo que possui durabilidade. Com isso, pode-se dizer que elas possuem uma finalidade: explicar o fato do indivíduo estar vivendo no presente em determinada sociedade ou em determinado grupo social.

O QUE É UMA BANDEIRA

Você há de realizar uma jornada longa e de sucesso. Um vento próspero há de soprar na tua bandeira. (HENNING HASLUND, escritor dinamarquês)

As bandeiras são responsáveis por representar os sonhos e as esperanças da humanidade há séculos através de simbologias. Cada uma destas bandeiras carrega consigo alguma história que, na maioria das vezes, tem um grande significado. Mas qual a origem histórica da existência desses símbolos nacionais?

Bandeiras são símbolos relativamente recentes na história da humanidade. Estandartes pintados em tecidos foram os precursores das bandeiras e eram usados na Antiguidade pelos egípcios, assírios e romanos, mas foi a invenção da seda pelos chineses que tornou possível a popularização das bandeiras como conhecemos atualmente.

Toda Nação é hoje representada por uma bandeira, fruto da influência de ideias proveniente da Europa moderna para o restante do mundo. “Um país começa com um nome e uma bandeira, e posteriormente se torna, ele próprio, este nome e esta bandeira, como uma espécie de homem que passa a cumprir seu destino”, afirmou JOHANN WOLFGANG VON GOETHE.

O que significa tentar representar uma Nação em sua bandeira? Significa tentar unir a população através de ideais, objetivos, história e crenças, de maneira a buscar uma homogeneidade, o que é quase impossível. Mas quando a flâmula do inimigo está atropetada é que as pessoas passam a verdadeiramente enxergar a importância de seu próprio símbolo nacional. E não é coincidência o fato de boa parte das bandeiras no mundo possuírem o vermelho, por exemplo, que representaria o sangue do povo, visando agir diretamente na ideia de “nós” contra “eles”, se assim for necessário.

O atual momento da humanidade é o que possui maior quantidade de Estados independentes, e, além destes, ainda há a utilização de bandeiras por atores não estatais. Basta lembrar das bandeiras do Estado Islâmico, da Cruz Vermelha e das Olimpíadas que fica claro que tais símbolos ainda podem atuar fortemente nas emoções, sejam elas positivas ou negativas.

Bandeiras são símbolos poderosos e há dezenas de outras organizações, além dos Estados, que as usam. Elas podem levar consigo mensagens de medo, mas também de paz e solidariedade. O sentimento gerado por uma bandeira é o que permite que pessoas morram por ela e por tudo aquilo que é simbolizado.

NOSSA MAIOR TRADIÇÃO: A BANDEIRA DO BRASIL

A melhor maneira de aprender a ser um Estado soberano independente é sendo um Estado soberano independente. (Kwame Nkrumah, primeiro Primeiro Ministro de Gana)

O atual desenho da bandeira do Brasil não é o mesmo utilizado logo após a proclamação da independência, mas é parecido. O processo que levou à independência do país justifica a utilização das cores na bandeira (o verde e o amarelo são as cores das Casas Reais de Bragança e dos Habsburgos, respectivamente).

Em 1807, o então Príncipe Regente Dom JOÃO, que viria a se tornar o Rei DOM JOÃO VI, deixa Portugal, juntamente com sua corte, e vem em direção ao Brasil para escapar de Napoleão e de suas tropas que haviam invadido o país lusitano, chegando os portugueses aqui em 1808. Dom JOÃO pertencia à dinastia de Bragança e era casado com a Rainha CARLOTA JOAQUINA, descendente dos Habsburgos.

Em 1821, após morar 13 anos em território ultramarino, Dom JOÃO VI retorna para Portugal com o objetivo de solucionar crises políticas por lá. A essa altura, o Brasil já tinha deixado o status de colônia e já era parte do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Tendo retornado a Portugal, o Rei deixou seu filho Dom PEDRO como Príncipe Regente das terras brasileiras. Após uma série de acontecimentos históricos e políticos, relacionados diretamente com a insatisfação por parte das elites brasileiras com Portugal, que queria rebaixar o Brasil ao status de colônia, Dom PEDRO proclama o Brasil independente em 7 de setembro de 1822 e torna-se o Imperador Dom PEDRO I do Brasil. Com isso surge a primeira bandeira do país, a bandeira do Império do Brasil (Figura 1), criada por JEAN-BAPTISTE DEBRET.

A primeira bandeira era composta do familiar retângulo verde juntamente com o losango amarelo, mas em seu centro possuía o brasão nacional imperial. O brasão consistia num escudo verde, tendo ao centro a esfera armilar e a Cruz da Ordem de Cristo em vermelho. A esfera armilar fazia referência ao período das Grandes Navegações; e a Cruz da Ordem de Cristo, à religião católica (que era a religião oficial). Havia também um aro de fundo azul com 20 estrelas representando as 20 províncias. Sobre o escudo havia a coroa imperial representando o regime monárquico. Do lado esquerdo do brasão, havia um ramo de café; e do lado direito, um ramo de tabaco, representando os dois principais produtos agrícolas da época. Quando, em 1889, o Brasil deixa de ser uma monarquia e torna-se uma república, é feita uma nova bandeira, a bandeira da República Federativa do Brasil (Figura 2), criada por RAIMUNDO TEIXEIRA MENDES.

Na nova bandeira, mantiveram-se o retângulo verde e o losango amarelo, mas com a explicação de que estes representariam agora as matas e as riquezas da Nação, respectivamente. No lugar do brasão nacional imperial, foi colocado um globo azul com uma faixa possuindo os dizeres “Ordem e Progresso” e 21 estrelas, representando os 21 estados da época, que agora são 27. Os dizeres são de influência do positivismo de AUGUSTO COMTE que tinha o “amor como princípio, a ordem como a base e o progresso como o fim”. As estrelas são posicionadas de tal modo que são a réplica espelhada do céu observado no Rio de Janeiro, então capital do país, no horário entre 20h30 e 20h37 do dia 15 de novembro de 1889, dia da Proclamação da República. A réplica é espelhada com o intuito de dar a entender que o céu retratado foi visto por alguém de fora do planeta, ou seja, por alguém que nos tenha visto de cima.

TRADIÇÕES PROVENIENTES DO MAR

Há três classes de indivíduos: os que estão vivos, os que estão mortos e os que são do mar. (ANARCASIS, filósofo grego)

O mar, considerado uma grande fonte de riqueza e de comunicações, cobre aproximadamente três quartos da superfície da Terra. Em diversos países do mundo, os povos são influenciados pelos seus respectivos graus de maritimidade, característica fundamental para que se estabeleça íntimo relacionamento entre homem e mar. E é nesse relacionamento que surgem, através do tempo e dos hábitos, as tradições navais.

É evidente que navios de diferentes Marinhas fazem contato entre si nos vastos oceanos ou nos portos. Tendo vivências semelhantes, os marinheiros se ajudam e trocam conhecimentos. Como raramente estão uns contra os outros em disputas ou em guerras, normalmente o espírito fraterno se faz presente no dia a dia a bordo. E é por esse motivo que se entende porque há uma aglutinação de costumes marítimos, sendo a linguagem própria o elo entre os homens do mar. Nota-se neles um respeito comum às tradições como manifestação de amor às suas Pátrias, estando estas longe ou perto.

Ainda que cada Marinha possua sua particularidade, as tradições navais podem ser consideradas universais. O apito marinho, o sino de bordo, a Praça D'Armas e o Nó de NELSON, por exemplo, mostram que há um incontável número de elementos comuns a quase todas as Marinhas do mundo, o que torna possível um grande estreitamento entre elas. A prática constante das tradições navais promove a incorporação e o desenvolvimento do espírito marinho.

NOSSAS PRINCIPAIS TRADIÇÕES NAVAIS

O marinheiro tem o sentimento da Pátria unitária, nacional, impessoal; por isso as velhas tradições do País conservam-se vivas nos navios depois de quase apagadas em terra. (JOAQUIM NABUCO, político e diplomata brasileiro)

Pode-se dizer que todos os indivíduos que escolhem a carreira do mar pertencem a uma fraterna classe. Como já mencionado anteriormente, a vida a bordo é semelhante entre diferentes Marinhas do mundo e boa parte disso tem a ver diretamente com as tradições navais. Na Marinha do Brasil são adotadas diversas delas, e algumas das mais interessantes serão descritas no presente tópico.

Alguns Termos Náuticos Característicos

A linguagem através do uso de alguns termos náuticos é, sem dúvida, uma característica essencial dos marinheiros. Os navios de guerra geralmente são construídos em “arsenais”, palavra proveniente do árabe “ars sina” que faz referência ao local onde se guardam os objetos de guerra. Estar “embarcado” é estar dentro de uma embarcação, e para sair é necessário “desembarcar”. “Belonave” é o nome que se dá a um navio de

guerra, sendo originário da junção das palavras latinas “navis” e “bellum”. “Fazer-se ao mar” é seguir viagem em direção ao mar. “Atracar”, “amarrar à boia” e “fundear” significam, respectivamente, deixar o navio preso ao cais, deixá-lo preso a uma boia ou deixá-lo preso ao fundo do mar através de uma âncora, chamada na Marinha do Brasil de “ferro”.

Bandeira de Cruzeiro

É a bandeira contendo 21 estrelas localizada na proa, sendo içada no “pau do jeque”.



Flâmula de Comando

Fica localizada no topo do mastro e, assim como a bandeira de cruzeiro, também possui 21 estrelas. Serve para indicar que o comando é exercido por um Oficial de Marinha. Havendo a troca de comando, há também a troca da flâmula.



Bordos do Navio

Os lados do navio são chamados de bordo, sendo o lado da direita o bordo de “boreste” e o da esquerda o de “bombordo”. A palavra “bombordo” existe porque na Marinha da França os marinheiros que tinham seus alojamentos no lado esquerdo eram chamados de

“bombardeiros”. Já a palavra “boreste” é uma espécie de inversão da palavra “estibordo”, que deriva da estaca grega em forma de remo chamada “staurus”, que ficava no lado direito dos navios.

Gente de Bordo

A gente de bordo é composta pelo Comandante e sua tripulação. O Imediato é o oficial que coordena todos os trabalhos de bordo, além de ser o substituto eventual do Comandante. O Imediato, juntamente com os demais oficiais, compõem a oficialidade. As praças restantes compõem a guarnição do navio.

Pessoal de Serviço

Determinados postos de serviço são indicados por um utensílio adicional no uniforme. O Oficial de Quarto utiliza um apito com cadarço preto. Quando no porto, passa a ser o Oficial de Serviço e, além do apito com o cadarço, também porta pistola no coldre. Assim como o Oficial de Serviço, o Contramestre de Serviço, um sargento ou suboficial, também possui apito e cadarço, sendo ele responsável por auxiliar diretamente o oficial. Há também o Cabo Auxiliar, que porta apito; o Ronda, que porta um cinturão, e o Polícia, que porta um cinturão e cassetete.

Sino de Bordo



O sino de bordo é o responsável por marcar os intervalos a cada meia hora dos Quartos de Serviço entre a alvorada e o silêncio. A primeira meia hora é marcada com uma batida singela, meia hora depois por uma batida dupla, depois por uma dupla e uma singela, e assim sucessivamente. Reinicia-se o ciclo após o momento em que são feitas quatro batidas duplas, já no Quarto de Serviço seguinte.

Apito do Marinheiro

Usado desde a Grécia antiga, o apito do marinheiro é o responsável por indicar os principais eventos da rotina de bordo, eventualmente acompanhado pela corneta, além de ser usado para o comando de manobras da guarnição. Na Inglaterra, passou a significar autoridade e honra através do oficial que o possuísse. O Almirante Lorde HIGH usava um apito de ouro; oficiais em comandos menos graduados usavam um apito de prata. Esses oficiais preferiam jogar seu apito ao mar a deixá-lo cair em mãos inimigas. Atualmente, como dito anteriormente neste artigo, o Oficial de Serviço porta um apito, que não é o tradicional, com um cadarço preso ao pescoço, para cumprimentar ou responder a cumprimentos de outras embarcações em que estão embarcadas autoridades.



Platina do Oficial da Armada

A Marinha Inglesa foi a principal Marinha do mundo por alguns séculos, sendo tal característica responsável por criar símbolos que até hoje persistem. O Almirante Nelson, considerado um dos maiores vultos navais de todos os tempos, que era pertencente à Marinha de Sua Majestade, perdeu o braço em batalha no século XVIII, passando a usar um cabo amarrado à manga para sustentá-la em seu botão do dólma. Este laço no cabo passou a ser considerado uma tradição naval em diversas Marinhas do mundo, sendo conhecido como “Nó de NELSON”. Na Marinha do Brasil, o Corpo da Armada utiliza o desenho deste laço simbólico em suas platinas para se diferenciar dos demais Corpos e Quadros da Força.



Cerimonial da Bandeira

O Pavilhão Nacional fica localizado na popa e estabelece a soberania do navio. Diariamente, o Pavilhão é içado às 8 horas da manhã e arriado ao pôr do sol, em um cerimonial conhecido como “Cerimonial à Bandeira”. Ele consta de sete apitos de marinheiro, podendo ser tocado o hino nacional também. No momento do cerimonial, este é divulgado em fonoclama e todos aqueles que estiverem presenciando a bandeira sendo içada ou arriada deverão prestar a continência individual e permanecer em silêncio. Após o arriar, na parte da tarde, é costume que se cumprimente com “boa noite” os militares mais antigos e, especialmente, o Comandante.

Saudação ao Pavilhão Nacional

Quando se entra a bordo pela primeira vez no dia, ou quando se sai de bordo pela última vez no dia, é

costume saudar com a continência o Pavilhão Nacional localizado na popa do navio.

Praça d’Armas

O compartimento do navio onde são servidas as refeições para os oficiais é conhecido como “Praça d’Armas”. Leva este nome pois, antigamente, as armas de bordo eram guardadas neste local, exclusivo da oficialidade.

Diferença entre Corda e Cabo

Tradicionalmente, na Marinha, só existem cabos, salvo duas exceções (corda do sino e corda do relógio). Podem ser de diversos tipos, com grande variedade de tamanho e espessura visando exercer diferentes funções, mas sempre são cabos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

*O mar une os povos, e a terra os separa.
(SÃO TOMÁS DE AQUINO, teólogo italiano e santo da Igreja Católica)*

Ao longo deste artigo, foram abordados diversos tópicos considerados importantes no estudo das tradições do mar, inclusive sendo explicitadas algumas delas. Inicialmente foram tratados os conceitos de tradição e bandeira, com ênfase nos simbolismos



atinentes a eles. Depois tratou-se especificamente da bandeira do Brasil, que de certa forma, é a junção dos conceitos anteriormente explicitados do ponto de vista nacional e não apenas naval. Nos dois tópicos seguintes, entraram em pauta as tradições propriamente navais, sendo o último uma exemplificação de algumas delas.

Tendo em vista todos os argumentos e exemplos desenvolvidos ao longo de diferentes tópicos acerca das tradições, especialmente as navais, e suas implicações, conclui-se que elas devem ser preservadas e transmitidas para as futuras gerações de oficiais, de modo a contribuir para a manutenção de valores importantes para a Marinha do Brasil e, principalmente, para a Pátria.

REFERÊNCIAS

- LYRA, Márcio. *Tradição do mar: usos, costumes e linguagens*. 6. ed. Brasília, DF: Serviço de Relações Públicas da Marinha, 1989.
- MARSHALL, Tim. *Worth dyng for the power and politics of flags*. Londres: Elliot and Thompson Limited, 2016.
- PRADA, C. R. C. *Tradiciones navales*. 2. ed. Caracas: Imprenta Naval, 1999.
- SCRUTON, Roger. *O que é o conservadorismo*. São Paulo: É Realizações, 2015.
- TORRES, J. C. O. *O elogio do conservadorismo e outros escritos*. Curitiba, PR: Arcádia, 2016.



Prontidão ambiental 24/7



Centros de controle de emergências



Cerco de contenção



Emergências com líquidos perigosos



Sistema de elevação a vácuo



Tratamento de água de lastro



Dessalinização de águas



Acoplamentos breakaway

soluções completas para portos e terminais

Com vários anos de experiência e atuação em portos e terminais, aLBriggs e aQuamec oferecem um pacote completo para atendimento a emergências ambientais e tratamento de águas e efluentes.

Nossas soluções asseguram as operações de portos e terminais conforme a rígida legislação que orienta as atividades destas instalações.

ALBRIGGS E AQUAMEC SÃO RESPONSÁVEIS POR PROJETAR, GERENCIAR E OPERAR PLANTAS DE DESSALINIZAÇÃO DE ÁGUAS NO BRASIL E NA AMÉRICA LATINA



CONFORMIDADE AMBIENTAL E EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E OPERACIONAL PARA PORTOS E TERMINAIS

www.albriggs.com.br | contato@lbriggs.com.br

www.aquamecbrasil.com.br | contato@aquamecbrasil.com.br

aLBriggs
ENVIRONMENTAL SOLUTIONS

aQuamec
ENVIRONMENTAL SOLUTIONS



Batalha Naval do Riachuelo, 1882/83. óleo sobre tela, 4 x 8 m, Acervo Museu Histórico Nacional/IBRAM/MinC

A POESIA E A HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

*Se desejamos, pois, defender nossa terra,
Os portos proteger do nosso litoral,
É preciso construir nossa frota de guerra,
Que a força do Brasil é o seu poder naval.*

Manuel Bastos Tigre

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

INTRODUÇÃO

Houve um tempo em que a poesia era utilizada para ilustrar acontecimentos importantes da vida do país. Sem os recursos midiáticos hoje disponíveis, a publicação de poesias, em suas diversas formas, em jornais e revistas, chamava a atenção do público para os eventos que os autores queriam dar relevo especial. Poetas de renome e outros menos conhecidos não se

furtavam em enaltecer os feitos heroicos de seus compatriotas ou, apenas, narrar, com emoção, episódios ocorridos na época em que viveram.

Este artigo, ao registrar trechos de poesias que realçam eventos marcantes para a História Naval brasileira, tem o propósito de divulgar, se valendo do talento e inspiração de poetas orgulhosos do seu país, fatos históricos dos quais participaram a Marinha do Brasil e alguns de seus personagens, desde a Guerra da Independência até a 2ª Guerra Mundial.

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

GUERRA DA INDEPENDÊNCIA

A Bahia foi um dos movimentados cenários da consolidação da Independência, onde se destacou JOÃO FRANCISCO DE OLIVEIRA BOTAS na defesa da Ilha de Itaparica contra as tropas do General INÁCIO LUÍS MADEIRA DE MELO.

As tentativas portuguesas de assaltar a Ilha de Itaparica, na entrada da baía de Todos os Santos, foram infrutíferas graças à atuação de João das Botas, que comandou uma esquadra de canhoneiras, baleiras e uma escuna, guarnecidas por cerca de 700 homens. A esquadra ganhou o nome de “Flotilha Itaparicana”.

Na maior investida lusa para tomar a estratégica ilha, o bravo marinheiro e sua flotilha conseguiram rechaçar os invasores, numericamente superiores e melhor armados.

A façanha, que impediu as operações de desembarque portuguesas, fez vibrar o patriotismo nacional, gerando um soneto, de autoria desconhecida, intitulado “À tomada de Itaparica”, publicado no periódico carioca “Espelho”, em 24 de fevereiro de 1823.²

Com denodado orgulho a Frota invicta
Da valorosa gente lusitana,
Os mares sulca, e com fúria insana
Investe a Ilha, a que o saque a incita.
Ribomba a artilharia, o mar se agita,
Cresce o furor, e a coragem ufana,
E o gosto da carnagem desumana
Ao pronto desembarque a chama a excita.
Atulhados lanchões à terra correm,
Levam cordas, grilhões, mil instrumentos
Da vingança cruel... Que mal discorrem!!
Mudou-se a cena vã... Oh! Que tormentos!!
Os vencedores de Europa aflitos morrem...
Juncam aquelas praias quatrocentos!

GUERRA CISPLATINA

A morte do Comandante da Fragata “Imperatriz”, o Capitão de Fragata LUIZ BARROSO PEREIRA, durante a Campanha Cisplatina, quando, na noite de 27 de abril de 1826, foi seu navio abordado por navios ar-

2 As façanhas de João das Bottas. Lucas Alexandre Boiteaux. Imprensa Naval, Rio de Janeiro, 1936.

gentinos, sob o comando do Almirante GUILLERMO BROWN, inspirou o poeta ÁLVARO REIS a escrever versos narrando o episódio e homenageando o oficial a quem chama de “leão do oceano”³.

O bravo Comandante BARROSO PEREIRA foi atingido no peito por uma bala disparada do cesto da gávea do capitânia argentino, e tombou, ferido de morte, mas ainda a tempo de balbuciar: “Não se assustem, camaradas, não foi nada... ao fogo!”

Não recuava jamais, invicto leão do oceano,
Qualquer que fosse a luta, o poder do adversário,
Já, na escuna Pará, resistira a um corsário
Da Banda do Uruguai, num valor sobre-humano.
Somente com a fragata Imperatriz, no insano
Combate desigual, repele, extraordinário,
As sete naus de Brown, que o esfumado cenário
Largaram pela noite, em fuga, a todo pano!
Foi em Montevidéu. O platino Almirante
Com mais de 100 canhões, acomete a fragata
Que no início da ação perde o seu Comandante...

TAMANDARÉ – AÇÃO HUMANITÁRIA

JOAQUIM MARQUES LISBOA, Almirante Tamandaré, foi designado, em 1847, o primeiro Comandante do Vapor “Dom Afonso”, construído na Inglaterra. No Comando desse navio, realizou o salvamento da tripulação da Galera “Ocean Monarch”, incendiada nas imediações do porto de Liverpool, em 24 de agosto de 1848, façanha com grande repercussão internacional, que resultou no reconhecimento do Governo Britânico e da população da cidade de Liverpool.

Na faina, foram arriados escaleres (batéis nas palavras do poeta) do “Dom Afonso”, que, enviados ao navio sob chamas, conseguiram resgatar cerca de 160 pessoas.

O feito heroico do nosso Patrono foi objeto de vibrantes estrofes registradas na poesia de Domingos JOSÉ GONÇALVES DE MAGALHÃES, futuro Visconde de Araguaia.

O instrutor capitão, o ativo Marques
Dispõe, prepara, ordena e a tudo atende

3 Subsídios para a História Marítima do Brasil, Vol. XXIII, p. 18.

Todos são Marques, brasilienses todos
Nesse espontâneo ardor que ao bem só tende!
Em colunas vorazes labaredas
Já dos mastros às grimpas se arremessam,
Cabos estalam; projetis ardentes,
Saltando os ares, de zunir não cessam.
Mas quantas malfadadas criaturas
Entre as chamas e o mar a morte escolhem!
Mortos, feridos, semi-vivos quantos,
Rolando em montes, o salvar-se tolhem!
Seus ligeiros batéis expede o Affonso
E quantos braços tem, todos apresenta,
Cem vítimas, e cem salva, e procura
Se alguma mais a socorrer lhe resta.

GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA CONTRA O PARAGUAI

A Guerra da Tríplice Aliança, cenário onde vários brasileiros se tornaram heróis por seus atos de bravura e dedicação à Pátria, foi objeto da manifestação de diversos poetas.

Um deles, JOAQUIM NORBERTO, deu sua contribuição sobre a sangrenta Batalha Naval do Riachuelo. Os versos a seguir destacam a decisão de Barroso de investir com a Fragata “Amazonas” contra os navios paraguaios e colocá-los a pique, embora a fragata não tivesse esporão, nem sua proa reforço para ser utilizada fazendo o papel de aríete. A manobra surtiu efeito contra três navios e uma chata paraguaios. Por imprecisão do poeta, o navio “Iguerey”, não atingido, foi um dos quatro navios que conseguiu escapar navegando rio acima.

Acode à mente ao herói, Barroso invicto;
Resume o prélio a impávida Amazonas!
Trovejam os canhões, chove fogo,
E o navio aríete avança, investe
Sobre o Iguerey, que avante caminhava.
Ao choque aterrador, que estronda ao longe,
Pavoroso clamor seus nautas soltam;
Nas vascas da agonia palpitando
Afoga-se o batel bebendo as vagas;

A inimiga bandeira, meio imersa,
Em sinal de derrota ainda tremula.

A Batalha também foi homenageada por JOAQUIM NABUCO. A poesia “Aos bravos de Riachuelo” foi publicada na revista “Semana Ilustrada” meses após a batalha⁴. Nabuco, na ocasião, tinha apenas 16 anos.

Salve, ó heróis brasileiros
Orgulho do pavilhão
Que uma epopeia de glória
Abriste na nossa história
Ao restrugir do canhão!
Salve, heróis; salve guerreiros,
Que fizestes sobre humanos
Prodígios nessa batalha
De vossas fardas mortalha
De sepulcro os Oceanos!

Foi o poeta baiano ROZENDO MONIZ BARRETO mais um a dedicar seus versos “ao Barão do Amazonas e aos seus companheiros de glória”⁵. O trecho de seu poema, escrito a seguir, refere-se à abordagem da Parnaíba, ocasião em que tombaram GREENHALGH, MARCÍLIO DIAS e outros heróis da Pátria.

Um vapor contrário avança,
Trazendo à popa mais dois...
À Parnaíba se lança...
Chegam os outros depois...
Trava-se feia abordagem...
Mas a Brasília equipagem
Não quer dobrar-se ao revés;
Já não conta com a vitória;
Mas para a sede da glória, de sangue alaga o convés!
Naquela cena medonha,
Guerra de três contra um,
O Brasil não se envergonha,
Não se vê covarde algum.

4 Revista Marítima Brasileira. V. 118, out./dez. 1998, p. 206.

5 COSTA, Dídio. Marcílio Dias Imperial Marinheiro. Rio de Janeiro, 1943, p. 121.

Outro feito marcante da Guerra da Tríplice Aliança, a Passagem de Humaitá não rendeu somente medalhas como também poesias engrandecendo o feito do Barão de Jaceguai, Almirante ARTUR SILVEIRA DA MOTTA, que no futuro seria o único Oficial de Marinha a pertencer à Academia Brasileira de Letras. O poeta JOSÉ BONIFÁCIO, o Moço, dedicou-lhe a poesia intitulada “Primus inter pares” e o apelidou de o “Barão da Frente”, por comandar o Cruzador “Barroso”, navio da vanguarda durante o episódio. Eis alguns versos:

Mas tu foste o primeiro! Altivo, rindo
Do fogo e fumo horrível tempo todo
Disseste à morte: passaremos juntos!
Disseste à glória: até a eternidade!
Foste o primeiro – sim! Ali teu vulto
A muralha de ferro ergueu fremente!
Já não tarda o porvir, as trevas fogem,
Será entre os barões – Barão da Frente!
Barão da Frente!... é o grito da Justiça,
Há de sê-lo também da História um dia;
Repetem-no ao sussurro da tormenta
O som do mar e a voz da ventania.

A POLÍTICA DAS CANHONEIRAS

Em 1879, teve início a construção em carreira do Arsenal de Marinha da canhoneira “Traripe”, de madeira, quilha batida no ano seguinte. A construção atendia à necessidade de a Marinha exercer a presença nas águas provinciais e, segundo a política estabelecida, o melhor meio para essa tarefa seriam navios de menor porte e com manutenção menos dispendiosa.

Logo após a construção, a canhoneira apresentou problemas na instalação de máquinas e demonstrou não ter qualidades náuticas, o que a levou a ficar sob os cuidados do Arsenal por mais um tempo, só voltando a fazer experiência de máquinas quatro anos depois.

Embora na sua vida operativa tenha participado de diversas comissões, as suas más qualidades não passaram despercebidas do senso de humor do Segundo-Tenente ALFREDO MONTEIRO PEIXOTO, que fez publicar, na “Revista Ilustrada” de 1887, os seguintes versos⁶:

Temos navios que andam
Para os lados, para trás;
Temos outros que desandam...
Mas só esse nada faz.
Nem por empenhos se agita,
Ninguém o convence a andar.
Só em mover acredita,
Quando o vão lá rebocar.
Que ironia, ó desventura,
Em tal prodígio se mostra!
Tal navio é ... caradura
Não é canhoneira, é ostra.

A poesia bem-humorada foi uma brincadeira do autor, poeta bastante elogiado pelo seu trabalho, que embora tenha falecido ainda jovem em consequência do naufrágio do Monitor “Solimões”, em 1892, deixou numerosas poesias. Curiosamente, uma delas ostentava um título premonitório: “Memórias de um naufrágio”.

TRAGÉDIA DO AQUIDABÃ

Classificado como “Encouraçado de Esquadra”, o “Aquidabã” foi construído na Grã-Bretanha e lançado ao mar a 14 de agosto de 1885. CUSTÓDIO DE MELLO foi seu primeiro Comandante.

O encouraçado fez história. Durante a Revolta da Armada (1893), desafiou, por três vezes, a artilharia das fortalezas e baterias costeiras da barra do Rio de Janeiro. Comandado pelo então Capitão de Fragata ALEXANDRINO DE ALENCAR, foi torpedeado no combate de Anhatomirim, pela torpedeira “Gustavo Sampaio”, sob o comando do Capitão-Tenente ALTINO FLÁVIO DE MIRANDA CORRÊA, pertencente à Esquadra legalista. Conseguiu sobreviver, foi reparado e voltou à ativa.

No dia 21 de janeiro de 1906, fundeado na Baía de Jacuecanga, em Angra dos Reis, junto com o Cruzador “Barroso” e o Cruzador “Tamandaré”, o “Aquidabã” sofreu uma violenta explosão em um paiol de pólvora, partindo-se ao meio e vindo a afundar, levando diversos membros da sua tripulação, o seu Comandante e outros que se encontravam a bordo. O acidente foi presenciado pelo Ministro da Marinha, Almirante JÚLIO DE NORONHA, que viu desaparecer um filho e um sobrinho. A verdadeira causa da explosão nunca foi totalmente comprovada, embora algumas teorias

6 História Naval Brasileira. Quarto Volume, p. 63.

tenham sido divulgadas, sendo a mais provável a decomposição acelerada da pólvora das cargas de projeção da artilharia do navio, segundo o parecer do Vice-Almirante (EN) Jaime Ptolomy da Rocha⁷.

A Revista “O Malho”, de 1906, publicou um poema de EMÍLIO DE MENEZES, retratando a tragédia que enlutou a Marinha⁸. Seguem alguns versos:

Ao toque de silêncio aquela gente
Por enquanto emudece de repente,
Numa concentração de íntima prece,
Da nau em torno o mar profundo e largo
Apenas arfa em plácido letargo
Num carinho que as almas adormece.
Um cuidado de mãe, maior confiança
Ao berço que, solícita, balança,
Não inspira, por certo, nem se iguala
Ao que este couraçado, – berço enorme
Em que a Pátria a prole em sonhos dorme, –
Tem do mar que em redor beija e embala!

Um dos oficiais falecidos no acidente, o Guarda-Marinha HORÁCIO GUIMARÃES, era filho do poeta LUÍS GUIMARÃES JÚNIOR, um dos precursores do Parnasianismo brasileiro.

O afundamento do encouraçado brasileiro repercutiu até em Portugal. Pouco tempo após o terrível acidente, foi publicado um livro denominado “Lágrimas Portuguesas” contendo 76 mensagens de luto e solidariedade de autoria de intelectuais lusitanos. No livro consta o poema “O Mar”, de autoria de CÂNDIDO DE FIGUEIREDO⁹.

– Minha mãe que voz é aquela,
que vem das bandas do mar?
– Meu filho, é a voz da procela,
são as ondas a chorar!
– Minha mãe porque é que choram,
se ninguém lhes foi bater?

– Meu filho, é porque deploram,
os que nela vão morrer!
– Porque é que o mar se lamenta
hoje e ontem, sempre assim?
– Porque encerra e representa,
prantos e mágoas sem fim.

RUMO AO MAR

Ao assumir o Ministério da Marinha pela primeira vez, em 1906, o Almirante ALEXANDRINO DE ALENCAR lançou, de imediato, o brado de “Rumo ao mar”, com a intenção de promover o renascimento da Esquadra, que se encontrava em estado precário desde a Revolta da Armada. Segundo as palavras do Almirante, “Quem diz Marinha diz atividade. Marinha que não se move é um organismo morto. Para que a Marinha seja uma força eficiente, combativa, é preciso que durante a paz ela se prepare continuamente para o cumprimento da importante missão que lhe foi confiada.”¹⁰

O lema “Rumo ao mar” inspirou o poeta LEÔN-CIO CORREA, que registrou os seguintes versos¹¹:

Rumo ao mar, Brasil meu! Rumo ao mar altaneiro!
Para a frente! O porvir do povo brasileiro.
É grande como o céu em que pouso a luz faz!
Bendita Pátria minha! Ó minha amada terra!
Entoas pela voz das máquinas de guerra
O cântico sereno e divino da paz!

No mesmo ano em que o Almirante ALEXANDRINO assumia o Ministério da Marinha, era designado para o cargo de Diretor da Escola Naval o Almirante JOAQUIM MARQUES BATISTA DE LEÃO. Homem certo no lugar certo, Marques de Leão demonstrou sua vocação para o ensino, angariando o respeito e a admiração dos Aspirantes, virtudes que ficaram registradas na poesia “A Escola Naval em Revista”¹², de autoria do Aspirante CÍCERO BERNARDINO DOS SANTOS.

10 ALENCAR, Carlos Ramos de. *Alexandrino: o Grande Marinheiro*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989, p. 127.

11 Das nossas naus de ontem aos submarinos de hoje. Lucas Alexandre Boiteux.

12 Subsídios para a História Marítima do Brasil, Vol. VII, p. 240.

7 GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *Brasileiros no sinistro Triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984, p. 70.

8 Subsídios para a História Marítima do Brasil, Vol. VII, p. 229.

9 Revista Marítima Brasileira. V. 122, abr. / jun. 2002, p. 258.

É o Anjo-Guardião desta Oficina,
Onde é matéria-prima a juventude,
– O maciço alicerce do Brasil! –
É ele quem nos guia e nos ensina:
A sermos bravos na missão mais rude,
De alma serena e coração viril!
E é como Diretor – bondoso Amigo!
No que diz, no que faz, lhe transparece
Do homem de bem, a excelsa formação!
Pois, nas horas de paz e de perigo –
Sai do seu nome o lume duma prece;
Joaquim Marques Batista de Leão.

REVOLTA DOS MARINHEIROS

A poesia de 1940, de autoria de DOM FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Arcebispo de Cuiabá¹³, enaltece a figura do Capitão de Mar e Guerra JOÃO BATISTA DAS NEVES, Comandante do Encouraçado “Minas Gerais”, assassinado durante a Revolta dos Marinheiros (ou da Chibata), ocorrida em 1910.

Batista das Neves, natural de Mato Grosso, era conterrâneo do autor. Primeiro Comandante do Encouraçado “Deodoro”, primeiro Comandante do “Minas”, exerceu papel de destaque na Revolta da Armada, em 1893, comandando o Cruzador “Andrada”, capitânia do Almirante JERÔNIMO GONÇALVES, e participando do combate de 16 de abril, quando o “Aquidabã” foi torpedeado.

O trecho da poesia a seguir destaca o início da Revolta, quando, ao voltar de um jantar no cruzador francês “Duguay-Trouin”, o Comandante BATISTA DAS NEVES foi covardemente assassinado por marinheiros amotinados.

São marujos assanhados
No amplo Minas gigantéu?
Ou são ecos redobrados
Lá do Atlântico escarcéu?
“Salta ou morre!” estruge a turba
Contra o chefe calmo e audaz;
E pois que ele não se turba,

Mais vandálica se faz!
Mas a bordo o herói gigante
Firme está... Nem há mover
Aquela alma de diamante
Do seu posto e seu dever!
Mato Grosso! Tens os brilhos
E o calor de puros sóis;
Tens no peito dos teus filhos,
Almas lídimas de heróis!

1ª GUERRA MUNDIAL

A Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) foi a Divisão da Marinha do Brasil criada com a missão de patrulhar área do Oceano Atlântico, de modo a evitar a ação dos submarinos alemães no contexto da Primeira Guerra Mundial.

Na época era muito conhecida e popular entre os ingleses e americanos, a marcha “It’s a long way to Tipperary”. Para serem cantados com a música dessa marcha, o Comandante BENJAMIM GOULART, Comandante do Tênder “Belmonte” e também do Cruzador “Bahia” durante as operações, escreveu os seguintes versos¹⁴.

Somos marinheiros
Que honramos nossa história
E também somos guerreiros
Que marchamos para a glória
A Bandeira Brasileira
Conduzimos à vitória!
Ficou longe a nossa terra,
Ficou longe o Brasil.
Não importa. Vamos à guerra,
Pelejar com esforços mil!
Adeus lares, adeus afetos,
Adeus céu primaveril,
Que ficaram muito longe,
Em nossa terra,
Que ficaram no Brasil.

13 Subsídios para a História Marítima do Brasil, Vol. VI, p. 57.

14 PRADO MAIA, João. – *D.N.O.G. Uma página esquecida da História da Marinha Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1961, p. 250.

2ª GUERRA MUNDIAL

Os cacinhas (caça-paus) eram pequenos navios Caça-Submarinos (CS) que junto com os caça-ferros – seus irmãos maiores – participaram em várias missões de patrulha e escolta de comboios na 2ª Guerra Mundial. Construídos nos Estados Unidos entre 1942 e 1943, possuíam cascos de madeira, 33 metros de comprimento e deslocavam 95 toneladas.

Desenvolvendo velocidade máxima de 15 nós, os oito caça-paus, construídos nos Estados Unidos, eram tripulados por dois oficiais e 25 praças, além do Comandante. Os cacinhas eram dotados de sonar, duas calhas e dois morteiros de bombas de profundidade, um canhão de 76mm e duas metralhadoras de 20mm.

Os caça-paus foram homenageados no “Soneto aos Caças”, publicado na Antologia em verso e prosa editada pelo círculo literário do Clube Naval. Seu autor é JOÃO MÁRIO BAPTISTA¹⁵.

Breve extensão da Pátria no oceano
Em teu bojo levavas a pujança
De nossa juventude os verdes anos
Tão pleno de ideais e de esperanças
Vivíamos contigo as esperanças
De enfrentar o inimigo mais esquivo
Que do sonar fugia a varredura
Para tentar o golpe decisivo.
Mas o comboio impávido seguia
Mesmo ali encontrando o diabo solto:
O valente cacinha o protegia!
Não importava que viesse a morte
Das entranhas do pélogo revoltado:
Nossa fé, nossa garra eram mais fortes.

Os oito caças ferro, também construídos nos EUA, mediam 173 pés (53 m) de comprimento, deslocavam 280 tons, e possuíam uma guarnição de 60 homens.

Um dos caças, o CS-4 “Gurupá”, recebeu de um marinheiro com alma de poeta, de nome ARAMÍS, versos que traduzem o sentimento que os homens do mar têm pelos seus navios¹⁶.

15 BORBA, Carlos. – Guardas-Marinha na guerra. Niterói, RJ, 2004, p. 106.

16 PALMA NETO, João. *CS-4 Caça-Submarinos Gurupá: Memórias*

Minúscula gaivota – dos mares na odisseia,
Tu tens em teu destino um sonho maravilhoso,
Algo que nos lembra o vulto do Barroso,
Um vulto de condor sedento de epopeias.
Tu tens em teu destino o sonho esplendoroso,
Um sonho de gigante – o gênio de Pompeia
No dorso do oceano, à frente da Alcateia,
Que Nelson se detém com insatisfeito gozo.
Mas ... segue o teu destino, comboiando astuto,
Para que um dia – quando retornar a paz –
A Pátria não frema de indignado luto.

A poesia “Mar – Túmulo e Altar de Heróis, de autoria de JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA, homenageia aqueles que, durante a 2ª Guerra Mundial, serviram às marinhas de Guerra e Mercante brasileiras.

Valeram os sacrifícios dos heróis do mar,
Que pela liberdade deram a própria vida...
E sua memória não será jamais esquecida
Porque deles a Marinha é o venerável altar
Quem não conheceu os horrores da guerra,
Não poderá avaliar sequer os sacrifícios
Cuja intensidade fora talvez dos suplícios,
Que nem o passar do tempo os desterra...
Noites de vigílias nos mares tenebrosos,
Onde o perigo permanente nos rondava
E causava medo, porém a fé se agigantava...

Além dos oficiais de Marinha que se aventuraram a navegar nos mares da poesia, alguns autores das poesias citadas eram, ou se tornaram, poetas de renome, prestigiados nos círculos literários.

Dados resumidos das suas biografias seguem na tabela a seguir.

A pesquisa realizada não encontrou, em tempos mais recentes, poesias com o mesmo patriotismo e vibração daquelas assinaladas ao longo deste trabalho. Então, para concluir, fica a pergunta: por quê? Ausência de fatos marcantes, escassez de poetas patriotas ou apenas falta de inspiração?

rias de um Marinheiro. Salvador, BA. Jubiabá Distribuidora de Livros Ltda. 1984., p. 352.

TABELA 1 – DADOS RESUMIDOS DOS POETAS

NOME	NASCIDO EM	NATURAL DE/DO	TÍTULOS
Emílio Nunes Correia de Meneses	04/07/1866	Curitiba	Jornalista e poeta parnasiano brasileiro, imortal da Academia Brasileira de Letras e mestre dos sonetos satíricos
José Bonifácio de Andrada e Silva	08/11/1827	Bordéus	Poeta, jurista, professor e político brasileiro. Apelidado de "o Moço", para distingui-lo de seu tio-avô, "o Patriarca". Imortal da Academia Brasileira de Letras
Francisco de Aquino Correia	02/04/1885	Cuiabá	Arcebispo de Cuiabá e governante de Mato Grosso. Poeta e escritor. Primeiro mato-grossense a pertencer à Academia Brasileira de Letras
Leôncio Correia	01/09/1865	Paranaguá	Advogado, escritor, poeta, teatrólogo, jornalista e político brasileiro. Membro da Academia Paranaense de Letras e da Academia Carioca de Letras
Joaquim Aurélio Barreto Nabuco de Araújo	19/08/1849	Recife	Político, diplomata, historiador, jurista, orador, jornalista, poeta e memorialista. Um dos fundadores da Academia Brasileira de Letras. Doutor em Letras pela Universidade Yale. Grande diplomata do Império do Brasil
Joaquim Norberto de Sousa e Silva	1820	Rio de Janeiro	Poeta, historiador, romancista, teatrólogo, polígrafo, pesquisador, biógrafo
Manuel Bastos Tigre	12/03/1882	Recife	Poeta, bibliotecário, jornalista, compositor, humorista e destacado publicitário brasileiro
Rosendo Moniz Barreto	1845	Salvador	Poeta, romancista, biógrafo, crítico literário e médico militar. Como médico participou da Guerra da Tríplice Aliança
Álvaro Borges dos Reis	31/07/1880	Paramirim	Poeta, escritor, editor, médico-legista e tradutor
Domingos José Gonçalves de Magalhães	13/08/1811	Rio de Janeiro	Médico, professor, diplomata, político, poeta e ensaísta
Luís Guimarães Júnior	17/02/1847	Rio de Janeiro	Diplomata, poeta, romancista e teatrólogo
António Cândido de Figueiredo	19/09/1846	Lisboa	Advogado, jornalista, escritor, poeta, filólogo, lexicólogo e linguista

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, Carlos Ramos de. *Alexandrino: o Grande Marinheiro*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.
- BORBA, Carlos. *Guardas-Marinha na guerra*. Niterói, RJ. 2004.
- BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume IV*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2001.
- _____. *Subsídios para a História Marítima do Brasil, v. VI*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1958.
- _____. *Subsídios para a História Marítima do Brasil, v. VII*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959.
- _____. *Subsídios para a História Marítima do Brasil, v. XXIII*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1960.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. *Das nossas naus de ontem aos submarinos de hoje*. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1935.
- COSTA, Dídio. *Marcílio Dias Imperial Marinheiro*. Rio de Janeiro, 1943.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *Brasileiros no sinistro Triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.
- PALMA NETO, João. *CS-4 Caça-Submarinos Gurupá: Memórias de um Marinheiro*. Salvador, BA. Jubiabá Distribuidora de Livros Ltda. 1984.
- PRADO MAIA, João. *D.N.O.G. Uma página esquecida da História da Marinha Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1961.
- REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. V. 118, out. / dez. 1998.
- REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. V. 122, abr. / jun. 2002.



REDE
BIM

Rede de Bibliotecas Integradas da Marinha A leitura a um clique do mouse

Conteúdo Digital na REDE BIM

Acesse:

<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/pergamum/biblioteca/index.php>



Livros Digitais



- Humanas
- Exatas
- Biociências
- Jurídica
- Ciências Sociais Aplicadas

Os estudantes terão acesso rápido e fácil a milhares de títulos acadêmicos entre as principais publicações de diversas áreas de especialização, de qualquer lugar pela internet.

atlas

grupo a



Editora Saraiva



DPHDM



Minha Biblioteca

apoio:
Minha Biblioteca
SEUS LIVROS A UM CLIQUE!
www.minhabiblioteca.com.br

Revistas Participantes do Programa de Indexação Compartilhada de Artigos de Periódicos - ICAP



→ Acesse: <http://www.pergamum.pucpr.br/icap/titulo.php>

Produções Científicas do Sistema de Ensino Naval - SEN

CIAGA | EGN



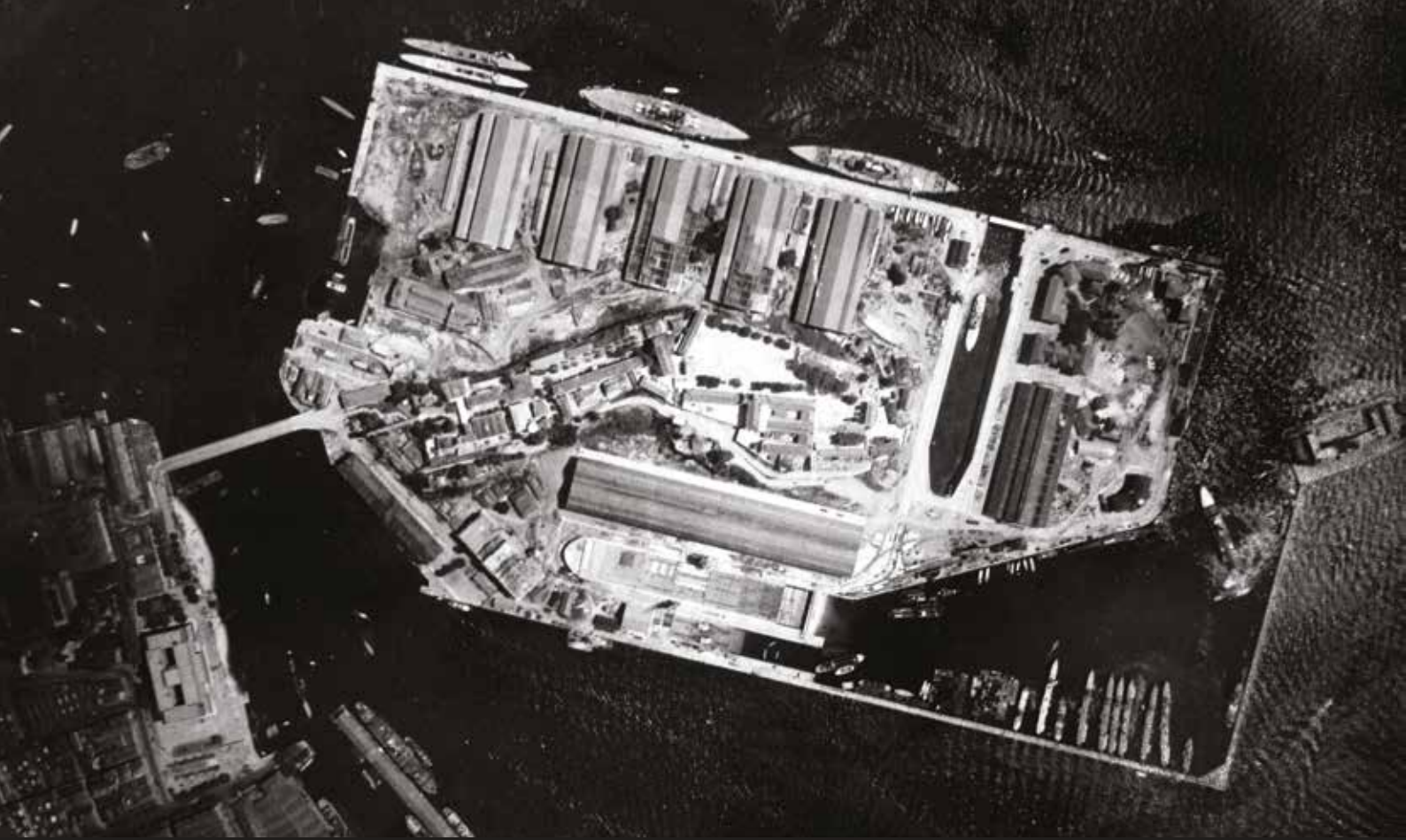


Foto aérea tirada no final de 1937, mostrando o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC) ainda em conclusão, porém já construindo navios e com a maior parte da “Esquadra de 1910” atracada. Na parte de cima das fotos, os cruzadores (“scouts”) Bahia e Rio Grande do Sul e os encouraçados São Paulo e Minas Gerais. Na parte de baixo, atracados ao cais que une o AMIC à Ilha Fiscal formando uma doca, vários dos “destroyers” da Esquadra.

Fonte: www.naval.com.br

A NECESSIDADE DA NACIONALIZAÇÃO DOS MEIOS NAVAIS

Aspirante Antonio dos Santos Martins Neto

INTRODUÇÃO

Referência Histórica

O mar ocupa cerca de 70% da superfície do Globo e sua magnitude é destacada desde os primórdios da civilização mundial. No primeiro momento, os mares eram feitos de utensílios para rotas de comércio de pequeno

alcance, devido à limitação das embarcações. Com o progresso do comércio, fez-se necessária a proteção dos meios navais, surgindo, assim, os primeiros navios de guerra. Não demorou muito até que ficasse consabido que quem controlasse uma porção de mar controlaria também a rota comercial marítima dessa área. A relevância do mar começou a ser percebida e o seu controle começou a ser almejado por países que ansiavam pelo poder.

A partir das grandes navegações a conexão entre continentes se tornou possível. O país que dominasse a este e a ciência de navegar e as técnicas da construção naval seria elevado à condição de potência marítima, o que ocorreu com Portugal e Espanha, que descobriram mais de dois terços da Terra, nos séculos XV e XVI.

Mais tarde, no século XIX, ALFRED T. MAHAN, na sua obra *The Influence of Seapower on History, 1660-1783*, divulgou as suas ideias sobre o Poder Naval, que influenciaram a visão estratégica das marinhas de todo o mundo, considerando, entre outros aspectos, a importância do acesso ao mar e do controle de rotas marítimas.

Importância do mar para o Brasil

O Brasil é um país de dimensão continental, com um litoral de 7.491 km de extensão e uma área de 3,5 milhões de km² de mar, da qual o país é dono de todos os recursos vivos e não vivos, do solo e do subsolo. Além dessa área, o Brasil está pleiteando à Organização das Nações Unidas (ONU) a extensão dos limites de sua plataforma continental, o que aumentaria em 963 mil km² o espaço marítimo acima citado.

Esse espaço de aproximadamente 4,5 milhões de km² é conceituado pela Marinha do Brasil (MB) como Amazônia Azul (figura 1).

Além de toda riqueza dos recursos naturais, mais de 90% do petróleo brasileiro – 2 milhões de barris por dia – são extraídos do mar, da mesma maneira que mais de 95% do comércio exterior brasileiro, cerca de US\$ 300 bilhões, entre exportações e importações, são feitos por transporte marítimo, segundo dados publicados na Revista Marítima de 2009 pelo Almirante de Esquadra MOURA NETO.

Esses dois fatores ressaltam a indispensabilidade de haver uma Marinha capaz de fiscalizar o comércio marítimo e de proteger a imensa costa brasileira. Para isso, a MB necessita de meios navais que satisfaçam as suas necessidades, as-

sim como precisa dominar as etapas de manutenção desses meios, a fim de mantê-los prontos durante a sua vida operativa. Nesse mérito, existe a questão da necessidade da nacionalização dos componentes dos navios com o intuito de reduzir a dependência externa, conferindo uma autossuficiência de inquestionável valia em tempos de paz e, fundamental em caso de guerra.

Não obstante, esse processo é, além de árduo, complexo e custoso, visto que os países não têm interesse em vender suas tecnologias e, quando o fazem, cobram um alto preço. O que gera a indagação: a nacionalização dos meios navais é viável?

Estratégia Nacional De Defesa (END)

A END é um documento que estabelece diretrizes para adequar a preparação e a capacitação das For-

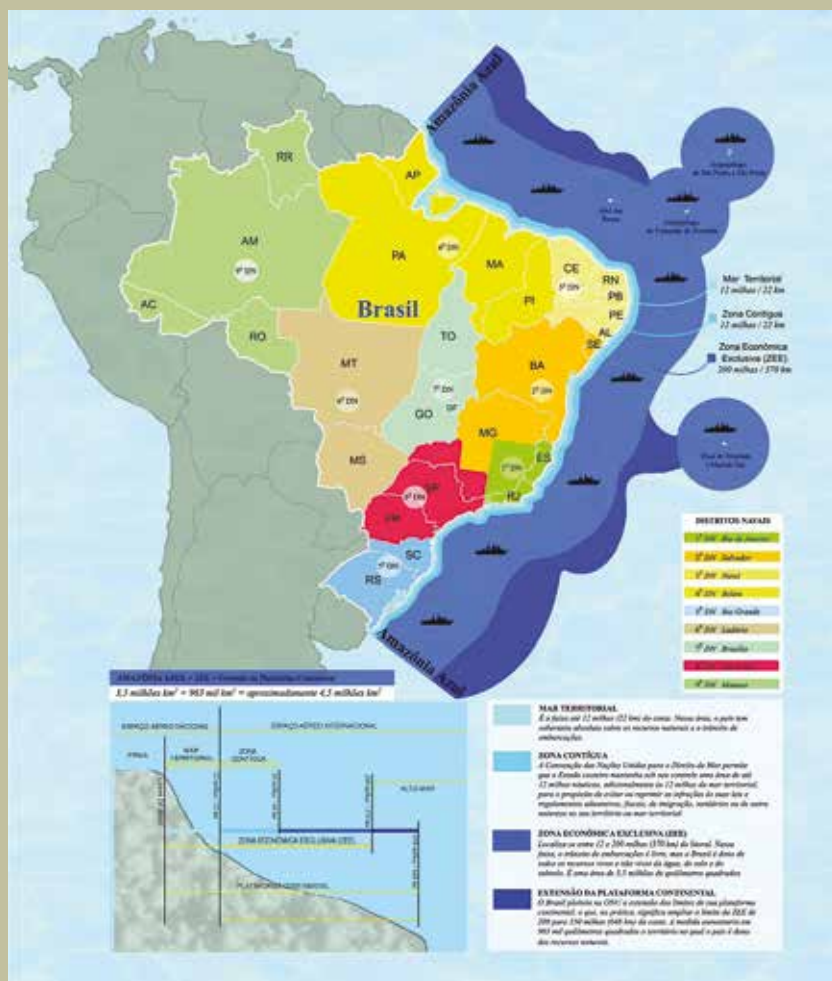


Figura 1 – Amazônia Azul, Fonte: site da Marinha do Brasil.

ças Armadas, com finalidade de garantir a segurança do país em qualquer situação. Para tanto, entre outras ações, o documento prevê a reorganização da indústria de defesa, de modo que as tecnologias mais avançadas sejam nacionalizadas.

Serão buscadas parcerias com outros países, com o propósito de desenvolver a capacitação tecnológica e a fabricação de produtos de defesa nacionais, de modo a eliminar, progressivamente, a dependência de serviços e produtos importados.

(Estratégia Nacional da Defesa, 2012, p.62)

Com relação a estratégia de defesa marítima do Brasil, a END estabelece para a MB a seguinte prioridade:

A prioridade é assegurar os meios para negar o uso do mar a qualquer concentração de forças inimigas que se aproxime do Brasil por via marítima. A negação do uso do mar ao inimigo é a que organiza, antes de atendido quaisquer outros objetivos estratégicos, a estratégia de defesa marítima do Brasil.

(Estratégia Nacional da Defesa, 2012, p.66)

INDÚSTRIA MILITAR NAVAL

De acordo com Negrete (2016), a atividade de construção militar naval começou no Brasil no século XVIII, a partir da criação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), e teve um crescimento expressivo em 1822, devido à Independência do país.

Ao final da Segunda Guerra Mundial, havia uma vasta disponibilidade de navios de guerra e de equipamentos no mundo, devido ao fato de as indústrias de defesa dos países em guerra estarem no pleno uso de suas cargas produtivas.

A partir da assinatura do Acordo de Cooperação Militar com os EUA (1952), o país adquiriu navios de vários portes e passou a receber apoio logístico para esses meios, resultando na retração da Indústria Militar Brasileira.

A década de 1970 rompeu o ciclo de baixa da Indústria Nacional com a construção das Fragatas Classe NITERÓI (FCN). Em virtude de decisão da Alta Administração Naval, o contrato com o estaleiro inglês Vosper Thornicroft previa a construção de duas fragatas no AMRJ, o que se mostrou, posteriormente, vantajoso para a MB, pois possibilitou a construção do Navio-Escola BRASIL em 1986.

Durante a década de 1980, o AMRJ produziu três submarinos da classe TUPI, provenientes de três contratos técnicos com o consórcio Ferrostaal/Howaldtswerke Deustch Werft (HDW): o primeiro e o segundo contratos previam a construção de dois submarinos idênticos, sendo o primeiro construído em Kiel, Alemanha, e o segundo no AMRJ; já o terceiro contrato antevia a criação de mais dois destes submarinos, mas realizadas no AMRJ, ampliando a capacidade da Indústria Brasileira, que agora era apta para produzir navios de guerra (fragatas de tecnologia inglesa) e submarinos de tecnologia alemã. Ademais, foi criada a Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), que permitiu o financiamento para a elaboração de quatro corvetas da classe Inhaúma, assim como possibilitou a concepção e exportação de um navio patrulha fluvial para o Paraguai – a primeira exportação de navio de guerra do Brasil.

Na década de 1990, no mundo Pós-Guerra Fria, o governo brasileiro reduziu o orçamento para a Defesa que somado com a sobra de navios e os outros armamentos no Mercado Internacional inviabilizaram as exportações pelas empresas nacionais. Em 1995, a MB assinou outro contrato com o consórcio alemão já citado anteriormente, para fornecimento de materiais e de equipamentos para a construção, no AMRJ, de um novo submarino, o TIKUNA, que obtinha como base os submarinos da classe TUPI com modificações feitas por engenheiros brasileiros.

Em 2008, o AMRJ concluiu a construção da Corveta BARROSO, que usou como base as Corvetas classe Inhaúma com algumas modificações como: casco aumentado, sistema de armas mais leve; e o que foi a mudança mais importante em relação à Corveta INHAÚMA: novo sistema de controle tático, comando e controle Siconta MKIII, nacional.

No momento atual, está em curso o Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), que abrange seis projetos, com objetivo de expandir e modernizar a Força: Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), Programa de Construção da Corveta Classe Barroso, Programa de Obtenção de Navios-Patrulha de 500t, Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER), Programa de Obtenção de Navios-Aeródromo (PRONAE) e Programa de Obtenção de Navios-Anfíbios (PRONanf).

De acordo com MOURA NETO (2009), devido à extensão do Atlântico Sul, natural teatro de operações navais do Brasil, e a significância dos interesses brasileiros no mar, a MB contestou que possuir somente

submarinos convencionais não seria suficiente. Para o cumprimento de sua missão constitucional de defender a soberania, a integridade territorial e os interesses marítimos da pátria, seria necessário possuir tanto submarinos convencionais como nucleares, destacando assim a importância do PROSUB.

Em entrevista ao site Defesa Aérea e Naval, realizada em 21/11/2017, o Diretor Geral de Material da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra Caroli, comentou a possibilidade do AMRJ ser o local do renascimento da capacitação brasileira na construção naval, por hora restrita ao PROSUB, através do Projeto da Corveta TAMANDARÉ que está em fase de elaboração do *Request for Proposal (RFP)*, em português, Solicitação de Proposta. O Alt. Esq. CAROLI afirmou que a participação do AMRJ será considerada no processo de negociação, mas a decisão final do local será do *main contractor*, em português, contratante principal, em sua proposta.

O Diretor também fez uma projeção da indústria naval brasileira a partir da escolha de um construtor para as Corvetas classe TAMANDARÉ, em consequência da previsão de associação de estaleiros internacionais com estaleiros nacionais e empresas estratégicas de defesa, sob a forma de consórcios.

NACIONALIZAÇÃO

Como já exposto, a nacionalização é diretamente relacionada à redução da dependência externa do país. Botelho (2007) afirma que a dependência externa excessiva compromete a defesa do país contra ameaças e pressões externas. Isso ficou evidente na Guerra das Malvinas em virtude da fragilidade argentina no que se refere à sua dependência externa na obtenção de equipamentos.

Além da questão da dependência externa, a atividade da nacionalização, uma vez que, fortalece a Indústria de Defesa, visa, inclusive, a exportação de material, gerando crescimento tecnológico e econômico para o Brasil.

Nacionalizar, no contexto militar, é definido por FREITAS (2007), *apud* NIGRI (2009), como desenvolver, no país, conhecimentos e meios de projeto, de inovação, de produção, de apoio e de operação. Dando seguimento em sua definição, afirma que nacionalizar é o caminho obrigatório para a grandeza e um instrumento de desenvolvimento e engrandecimento.

A Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999, que abrange as normas gerais para a organização, a qualificação e o emprego das Forças Armadas,

estabelece que o preparo destas Forças é orientado por três parâmetros básicos:

I - permanente eficiência operacional singular e nas diferentes modalidades de emprego interdependentes;

II - procura da autonomia nacional crescente, mediante contínua nacionalização de seus meios, nela incluídas pesquisa e desenvolvimento e o fortalecimento da indústria nacional;

III - correta utilização do potencial nacional, mediante mobilização criteriosamente planejada.

(Lei Complementar nº 97, 1999)

Como exposto no item II, a nacionalização e a consequente autonomia nacional são rumos a serem seguidos pelas Forças Armadas Brasileiras. Essa atividade é regulamentada na MB pelo capítulo 21 da publicação Secretaria-Geral da Marinha (SGM-201) Normas para Execução de Abastecimento – no qual é abordado o processo burocrático de nacionalização de equipamentos e de itens de suprimento – e, também, pela publicação Diretrizes Básicas para a Nacionalização na Marinha do Brasil (DNMB).

A Diretoria de Engenharia Naval (DEN) define a prioridade dos itens a nacionalizar em função da importância e da sua demanda. A MB não busca somente nacionalizar itens e equipamentos, mas também sistemas navais, como ocorreu na Corveta BARROSO: Sistema de Controle Tático e de Armas, Sistema de Lançamento de Torpedos, Sistema de Medidas de Apoio à Guerra Eletrônica, Sistema de Lançamento de Despistadores de Mísseis e o Sistema de Controle e Monitoração da Propulsão, Auxiliares e de Controle de Avarias. Esses três últimos foram feitos pelo Instituto de Pesquisa da Marinha (IPqM), instituto que se destaca pelo desenvolvimento de sistemas navais cada vez mais complexos e eficientes.

Na atual conjuntura da MB, podemos citar o PROSUB como o principal exemplo de nacionalização. Como previsto na END:

Para assegurar a tarefa de negação do uso do mar, o Brasil contará com força naval submarina de envergadura, composta de submarinos convencionais e de submarinos de propulsão nuclear. Armará os submarinos com mísseis e desenvolverá capacitações para projetá-los e fabricá-los.

(Estratégia Nacional de Defesa, 2012, p.70)

O Brasil assinou contrato, em 2008, com a França, de transferência de tecnologia que prevê a construção de quatro submarinos convencionais da classe francesa *SCORPENE* modificados para atender as especificações brasileiras, e de um submarino de propulsão nuclear. Para isso foi criada a Itaguaí Construções Navais (ICN), formada pela Odebrecht S.A. e pela Direction des Contuctions Navales Services (DCNS), que ficou com a missão de entregar esses submarinos para a MB.

A MB está buscando o máximo de nacionalização no PROSUB, como a construção das calotas (peças metálicas com superfícies curvas que compõem as extremidades do casco resistente) e do casco pela NUCLEP, que já possui experiência no ramo graças à participação na construção dos submarinos classes TUPI e TIKUNA. O processo de nacionalização engloba 104 subprojetos, e as encomendas de sistemas, equipamentos e componentes para a construção dos submarinos convencionais feitas para Indústria Brasileira serão da ordem de €100 milhões de euros, esse é o valor mínimo antevisto para o mesmo processo dos equipamentos do submarino nuclear brasileiro.

DIFICULDADES NO PROCESSO DE NACIONALIZAÇÃO

De acordo com NIGRI (2009), as dificuldades têm várias origens como: definição sobre o que é nacionalizar, custo da nacionalização e a escassez de recursos financeiros, carência de recursos materiais, descentralização das atividades de nacionalização, falta de interesse da Indústria Nacional e o estágio atual das Indústrias Nacionais de Defesa.

A seleção de equipamentos a serem nacionalizados teve foco nos navios da esquadra, especificamente nos seus sistemas de propulsão. A opção de produtos estratégicos recai em produtos com complexidade, que os faz serem de difícil nacionalização. BONFADINI (1996) chama a atenção que, ao decidir nacionalizar um produto, serviço ou tecnologia, o país se sujeita aos bloqueios e ao sistema de proteção de patentes. Além disso, cabe também ressaltar os altos custos envolvidos, as grandes incertezas, o longo tempo de retorno e a grande possibilidade de o produto nacional estar abaixo do existente no Primeiro Mundo.

O processo de nacionalização é uma atividade cara e, em alguns casos, os custos de itens nacionais, considerando os investimentos no projeto, na fabricação e nos testes, são mais elevados do que os dos itens originais importados, ou ainda mais elevados do que os

dos recursos disponíveis para o desenvolvimento. Há ainda os custos secundários, como: estadias e passagens para funcionários acompanharem os testes nas empresas desenvolvedoras.

Para suprir a atividade de nacionalização é necessária toda uma estrutura como laboratórios e equipamentos de testes, com o objetivo de desenvolver protótipos e testá-los em ambiente controlado. Além da infraestrutura física, também se faz necessário pessoal especializado para operar esses recursos materiais. A indisponibilidade dessa estrutura e desses recursos leva ao uso da estrutura do AMRJ ou de uma Base para a realização desses testes, os quais trazem custos associados.

Como previsto na SGM-201, o processo de nacionalização é descentralizado na MB, o que dificulta o gerenciamento, o controle e a otimização de recursos humanos, materiais e financeiros. Essa descentralização do processo resulta em esforços despendidos em várias direções, sem uma coordenação geral dessas atividades.

Excluindo-se as iniciativas em que a MB desenvolve a nacionalização, como faz o IPqM para alguns sistemas navais, as atividades de nacionalização dependem da participação das Indústrias Nacionais. Aparece então a falta de interesse destas empresas para com essa atividade devido à demanda, que nem sempre é atrativa. A partir dessa dificuldade, percebe-se que a viabilidade econômica dos projetos de nacionalização é complicada e custosa, pois a reduzida capacidade de demanda dificulta, como já mencionado anteriormente, o estabelecimento de uma economia de escala que é indispensável para motivar o Parque Industrial.

Ainda sobre a Indústria Nacional de Defesa, a falta de uma demanda constante por parte do país prejudica a saúde financeira da mesma. É notória, inclusive, a dificuldade das indústrias bélicas em atrair a iniciativa privada para realizar os seus projetos, e uma das questões que causam isso é a tributária, já que as Forças Armadas não pagam imposto para importar produtos enquanto, na obtenção de material semelhante em território nacional, há uma tributação que torna o produto mais caro – o produto nacional é aproximadamente 42% mais caro do que os produtos semelhantes obtidos no exterior pelas Forças Armadas, segundo NIGRI (2009).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Contudo, a nacionalização buscada pela MB como previsto na END é um processo lento e requer investimento. O sucesso desse projeto depende da integração

entre a MB e a Indústria de Defesa, entretanto essa união ainda é tímida e necessita de mais estímulos.

O PROSUB apresenta uma melhoria nesse sentido, com a previsão de entrega do primeiro submarino no final do corrente ano e com um bom índice de nacionalização. Esse índice tende a crescer com a construção dos outros três convencionais e com o submarino nuclear, cuja parte nuclear será produzida integralmente no Brasil.

Há ainda a possibilidade de o AMRJ construir as Corvetas Classe TAMANDARÉ, o que iria aquecer a Indústria Militar Naval. De acordo com NIGRI (2009),

embasado em FREITAS (2007 p. 89), “nacionalizar é o caminho obrigatório para a grandeza e que nenhum país se engrandeceu exclusivamente por transferência de tecnologia, nem confiando em que a grandeza viria de empresas estrangeiras no seu solo”.

Destarte, ratifica-se que a nacionalização dos meios navais é possível e sua viabilidade depende da capacidade da MB de produzir a demanda necessária e do trabalho mútuo da MB com a Indústria de Defesa, recordando-se que esse processo é longo e caro e, por isso, deve ser feito cautelosa e paulatinamente.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL (ABDI); INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Ipea). *Mapeamento da Base Industrial de Defesa: Plataforma Naval Militar*. Brasília, p. 177-250. 2016.

BRASIL. Congresso Nacional. *Lei Complementar n. 97 de 09 de junho de 1999*. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 15 maio 1996. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil/_03/Leis/L9279.htm>. Acesso em: 06 set. 2018

GALANTE, A. *As Fragatas Classe Niterói – 1ª Parte*. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2011/03/08/as-fragatas-classe-niteroi-1-a-parte/>>. Acessado em: 05 set. 2018

GALANTE, A.; MARTINI, F. *As Corvetas Classe Inhaúma e Barroso*. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2015/12/27/as-corvetas-classe-inhauma-e-barroso/>>. Acessado em: 05 set. 2018

GALANTE, A.; MARTINI, F. *Os 100 Anos da Força de Submarinos e o Prosub Parte 5*. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2017/08/11/0s-100-anos-da-forca-de-submarinos-e-o-prosub-parte-5/>>. Acessado em: 05 set. 2018

MARINHA DO BRASIL. *Amazônia Azul*. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/amazonia-azul>>. Acesso em: 01 set. 2018

MARINHA DO BRASIL. *Nacionalização*. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/prosub/nacionalizacao>>. Acesso em: 05 set. 2018

MARINHA DO BRASIL. *SGM-201 Normas para execução de abastecimento*. Brasília, 2009.

MINISTÉRIO DA DEFESA. *Política Nacional De Defesa e Estratégia Nacional De Defesa*. Brasília, 2012.

NETO, J. S. M. *A importância da construção do submarino de propulsão nuclear brasileiro*. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro. v.129, n.04/06, p.09-16, abr./jun. 2009.

NIGRI, Salim Haim, *Nacionalização de Equipamentos e Itens na Marinha do Brasil*. 2009. 74f. Monografia de Conclusão de Curso – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro.

PADILHA, Luiz, *DAN entrevista o Diretor Geral de Material da Marinha do Brasil – “Força de Superfície”*. Disponível em <<https://www.defesaereanaval.com.br/dan-entrevista-o-diretor-geral-de-material-da-marinha-do-brasil-forca-de-superficie/>>. Acesso em 09 set. 2018

POGGIO, G. *Nacionalização no Prosub Fabricação do Casco Resistente*. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2018/06/11/nacionalizacao-no-prosub-fabricacao-do-casco-resistente/>>. Acesso em: 05 set. 2018.



A PRODUÇÃO ESCRITA E ORAL EM LÍNGUA INGLESA COM AUXÍLIO DE RECURSOS *ON-LINE*

*Prof^o. Dr^a. Doris de Almeida Soares¹
Prof^o. Dr^a. Márcia Magarinos de Souza Leão²*

INTRODUÇÃO

Falar e escrever em uma língua estrangeira é um desafio para muitos aprendizes. Uma das razões é a complexidade envolvida na produção do discurso, pois precisamos acessar vários sistemas, como o grafológico/fonológico, o morfológico, o léxico-gramatical (composto por grupos/sintagmas, palavras e morfemas) e

o discursivo, de modo simultâneo (CHRISTIE, 1999, p.759), para escolher, dentre as possibilidades, aquelas mais adequadas para exprimir nosso pensamento. Essas possibilidades estão relacionadas às funções que o discurso desempenhará em dado contexto (CHRISTIE, 1999, p.759) e tendem a ser organizadas em gêneros textuais: modelos pré-existentes aos quais recorreremos tomando por base o que se fala, de que modo, para quem e com qual intenção (VENTOLA, 1995, p.6).

Portanto, o processo de produção discursiva requer reflexão, organização e avaliação constante, pois “um bom conteúdo mal organizado perde a maior parte do seu valor” (PAUL et al., 2010, p.107).

1 Professora Associada de Língua Inglesa da Escola Naval. Mestre em Linguística Aplicada pela UFRJ e Doutora em Letras pela PUC-Rio. Pesquisadora Externa do Projeto LingNet.

2 Professora Adjunta de Língua Inglesa da UERJ e da Escola Naval. Mestre e Doutora em Linguística Aplicada pela UFRJ. Pesquisadora do Projeto LingNet.

Para o aprendiz de uma língua estrangeira, a produção de discurso apresenta um grau maior de complexidade, uma vez que essas operações serão realizadas em um sistema linguístico sobre o qual não se tem comando completo. Portanto, é natural que durante a produção surjam dúvidas sobre o léxico (por exemplo: quais combinações de palavras soam naturais para exprimir o que se quer dizer? Quais conectivos escolher para expressar claramente a transição entre os conteúdos?), gramática (por exemplo, qual a preposição correta nesta oração? Qual tempo ou voz verbal escolher?) e pontuação, uma vez que nem sempre as regras empregadas no português se aplicam à língua estrangeira.

Pensando nessas questões, este artigo tem como objetivo apresentar alguns recursos digitais que podem ser usados por aprendizes em diferentes níveis de proficiência como apoio no processo de elaboração do discurso (escrito e oral), de modo autônomo.

RECURSOS ONLINE PARA AUXILIAR NA PRODUÇÃO DISCURSIVA

Dentre a infinidade de recursos disponíveis para ajudar o aprendiz de língua inglesa na produção do discurso, enfocaremos dois grupos: aqueles para consultar exemplos reais de usos do idioma e aqueles para receber *feedback* e sugestões de melhoria na produção, tanto escrita como oral.

Recursos para a observação de exemplos reais da língua

As ferramentas que permitem a observação de exemplos de uso da língua são úteis para verificar construções léxico-gramaticais (VYATKINA e BOULTON, 2017). Essas ferramentas são baseadas em *corpora*: coletâneas volumosas de textos encontrados em contextos reais de comunicação, organizados segundo um princípio e armaze-

nados em formato eletrônico (CONRAD, 2002, p.76). Como exemplo, podemos citar os *corpora* de textos escritos (artigos de jornais e revistas, livros, panfletos, informativos, poemas, bulas de remédio etc.), que podem ser organizados por época histórica, local de publicação ou grupos específicos de falantes nativos, entre outros critérios.

Para ilustrar, a **Figura 1** apresenta uma amostra da página inicial de um *site* que abriga *corpora*³ *on-line* (DAVIS, 2008). Cada título na tabela representa um *corpus* para consulta. Há *corpus* de diferentes tamanhos (de 50 milhões a 14 bilhões de palavras), línguas (espanhol, inglês e português), variantes (inglês americano, britânico, canadense) e períodos históricos.

É possível fazer vários tipos de consulta em um *corpus*. Uma delas é útil quando queremos obter informações gerais sobre o item consultado, tais como o seu sentido, sua pronúncia, sinônimos, tópicos relacionados e outras palavras que geralmente o acompanham. Esse recurso é bastante útil para o aprendiz que deseja ampliar seus conhecimentos em um campo semântico específico. Partindo de uma palavra-chave (*ship*, por exemplo), podemos descobrir quais substantivos (*cruise, cargo* etc.), adjetivos (*tall, British* etc.), verbos (*sail, sink* etc.) e advérbios (*aboard, ashore* etc.) costumam ser utilizados junto com essa palavra-chave, como ilustra a **Figura 2**.

3 <https://corpus.byu.edu/corpora.asp>

English	# words	language/dialect	time period	compare
Web: The Intelligent Web-based Corpus NEW!	14 billion	US/CA/UK/IE/AU/NZ	2017	Info (中文)
News on the Web (NOW)	6.6 billion+	20 countries / Web	2010-last month	
Global Web-Based English (GloWbE)	1.9 billion	20 countries / Web	2012-13	
Wikipedia Corpus	1.9 billion	English	2014	Info
Hansard Corpus	1.6 billion	British (parliament)	1803-2005	Info
Early English Books Online	755 million	British	1470s-1690s	
Corpus of Contemporary American English (COCA)	560 million	American	1990-2017	*****
Corpus of Historical American English (COHA)	400 million	American	1810-2009	**
Corpus of US Supreme Court Opinions	130 million	American (law)	1790s-present	
TIME Magazine Corpus	100 million	American	1923-2006	
Corpus of American Soap Operas	100 million	American	2001-2012	*
British National Corpus (BYU-BNC)*	100 million	British	1980s-1993	**
Strathy Corpus (Canada)	50 million	Canadian	1970s-2000s	
CORE Corpus	50 million	Web registers	2014	
Other languages				
Corpus del Español (see also...)	2.1 billion	Spanish	1200s-1900s	*
Corpus do Português (see also...)	1.1 billion	Portuguese	1300s-1900s	
N-grams				
Google Books: American English	155 billion	American	1500s-2000s	*
Google Books: British English	34 billion	British	1500s-2000s	

Figura 1 – Página inicial do *The Corpus of Contemporary American English* (COCA)

ship (NOUN) See: VERB #1397

1. a vessel that carries passengers or freight

TOPICS (more)
cruise, sea, vessel, crew, port, navy, sail, fleet, captain, island, passenger, boat, deck, naval, coast, ocean, war, royal, cruise, ship

COLLOCATES (more)
NOUN cruise, sea, cargo, crew, port, captain, pirate, passenger
VERB sail, sink, cruise, jump, board, arrive, dock, destroy
ADJ tall, british, royal, naval, caribbean, carnival, wooden, spanish
ADV board, aground, ashore, overboard, aboard, en, offshore, route

SYNONYMS (more)
ship, craft, vessel

Figura 2 – Informações sobre o vocábulo *ship* no COCA

Outra forma de consulta possibilita buscar pela palavra (ou expressão) em uso, tanto no discurso escrito quanto no discurso oral.

Para os contextos escritos é possível observar as linhas de concordância, as quais, dependendo do *corpus* consultado, podem vir acompanhadas de informações tais como os gêneros textuais, os tipos e anos de publicação em que o item consultado aparece, como ilustra o recorte na Figura 3. Neste recorte, retirado de um *corpus* de inglês americano (DAVIS, 2008), as linhas de concordância apresentam trechos de textos produzidos entre 2015-2017 em diversos gêneros (ficção, revista, acadêmico e notícias).

As linhas de concordância não contêm frases completas; apenas destacam em que trechos dos textos no *corpus* o item pesquisado (nesse caso, a combinação *board+the+ship*) aparece (Fig.3). Uma consulta dessa natureza pode, por exemplo, tirar a dúvida sobre a necessidade ou não de uma preposição (*in/on*) na expressão “embarcar no navio” em inglês. Os resultados permitem observar que a palavra *board* é precedida da preposição *on* (linhas 1-4) para indicar “a bordo”, mas não é seguida de preposição quando na função de verbo (linhas 5-7). Isso nos leva a concluir que a

tradução literal (*board on the ship*) é incorreta, sendo o acertado dizer *board the ship*.

Além das linhas de concordância, é possível ter acesso a trechos maiores do texto clicando sobre a fonte escolhida. Desse modo, em *corpora* de textos escritos, pode-se verificar, por exemplo: a regência (verbal e nominal), o uso de preposições, sutilezas no significado de palavras em contexto e padrões verbais (verbos seguidos por outros verbos no infinitivo ou no gerúndio). Também é possível verificar colocações: combinações ou encaixes de palavras, em grau variável entre uma estrutura fixa ou uma possibilidade de outras combinações, formando unidades maiores de sentido, que permitem o uso fluente de uma língua (ex. verbos e substantivos, adjetivos e substantivos ou substantivos e seus modificadores).

Para consultar os contextos orais, também há diferentes ferramentas. Dentre elas, podemos citar o *YouGlish*⁴, um *corpus* de vídeos do *YouTube*, disponível tanto na internet quanto a partir de um hiperlink na página do COCA (Fig. 2). Na ferramenta de busca *YouGlish*, primeiramente escolhe-se

4 <https://pt.youglis.com/>

CLICK FOR MORE CONTEXT				[?]	SAVE LIST	CHOOSE LIST	CREATE NEW LIST	[?]
1	2017	FIC	Bk:BornLegend	A B C	Without a word, Zellen followed her back to the bay and on board the ship where Vasili was wa			
2	2017	MAG	Ars Technica	A B C	larger than what the scientists found, but there was insufficient time on board the ship to meat			
3	2017	ACAD	...nal of Maritime Law and Commerce	A B C	an outside source is known as bunkering. Bunkers are mostly supplied on board the ship throu			
4	2016	FIC	Analog	A B C	of stony asteroidal rubble. This was triggered by an automated system on board the ship that l			
5	2016	ACAD	Journal of Modern Literature	A B C	Joyce's short story "Eveline," the young woman refuses to board the ship to elope with her lov			
6	2016	ACAD	Journal of Modern Literature	A B C	, after coming with Frank as far as the quay, refuses to board the ship. As Garry Leonard asks, "			
7	2015	NEWS	OrangeCR	A B C	choose to arrive at 11:30 a.m. and check in, then wait to board the ship when your number is c			

Figura 3 – Exemplo de linhas de concordância no COCA

a variante regional da língua em que se quer ouvir o vocábulo. Os trechos dos vídeos que contêm o vocábulo em estudo são apresentados no momento em que a palavra é utilizada, acompanhada da transcrição do áudio. Há também uma barra de rolagem do vídeo para que se possa adiantar ou voltar o vídeo de modo a repetir a passagem desejada, se necessário; entretanto, não são oferecidas linhas de concordância. A utilidade desse recurso está na possibilidade

de ouvir a pronúncia correta, bem como perceber como ela se comporta na fala encadeada (se tem tonicidade ou não, se alguma sílaba se funde a do vocábulo que a precede/antecede etc.).

Recursos para a análise da produção escrita e oral do aprendiz

As ferramentas que analisam a produção (escrita e oral) do aprendiz são úteis para indicar erros e propor correções.

Para a produção escrita, o *Cambridge Write & Improve*⁵ é uma opção gratuita para aprendizes em qualquer nível de estudo. Ao criar uma conta, o aprendiz tem acesso a várias propostas de redação, indicadas para diferentes níveis de domínio do idioma. Ao elaborar um texto, esse é salvo pela ferramenta e corrigido de modo automatizado. A correção oferecida pelo *site* aponta possíveis erros de pontuação, ortografia, seleção vocabular, uso de letras maiúsculas, gramática, entre outros (Fig. 4).

Apesar de ser um recurso com muitas propostas de prática e com correção rápida, é necessário que o aprendiz busque fontes externas de consulta para compreender a razão de seus erros. Por exemplo, a ferramenta realça em laranja tudo o que considera “esquisito”, mas não provê uma sugestão sobre

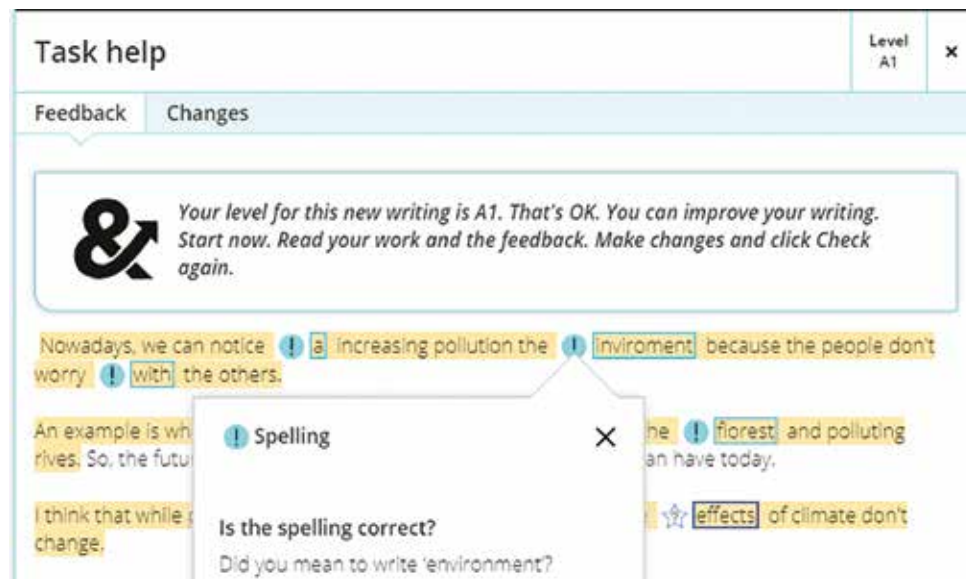


Figura 4 – Exemplo de correção no *Write & Improve*

o que fazer e nem diz o motivo que levou a essa marcação (Fig. 4). De toda forma, é útil como um “primeiro leitor” para apontar erros ou trechos que podem dificultar a compreensão do texto, encorajando o desenvolvimento da capacidade de autocorreção de erros, essencial para a autonomia do aprendiz enquanto escritor.

Outro exemplo de recurso é o *PaperRater*⁶, que oferece a correção de textos livres usando inteligência artificial. Nessa ferramenta, o usuário cola seu texto/carrega o documento, indicando o gênero textual produzido. A análise aponta, por exemplo, questões de ortografia, de uso de vocabulário e de gramática, variedade e extensão das frases empregadas, além de oferecer uma avaliação em termos de pontuação para o trabalho submetido. O *site* possui, também, uma ferramenta para desenvolvimento de vocabulário, semelhante a um dicionário, que apresenta o significado e sinônimo para as palavras empregadas, com vários exemplos de uso em contexto.

Ainda para avaliar a produção escrita, há o *Grammarly*: uma extensão do *Chrome* que funciona como um corretor de texto que, além de apontar erros e sugerir correções, disponibiliza explicações detalhadas sobre alguns dos itens que considera errados, como ilustram as Figuras 5 e 6.

5 <https://writeandimprove.com/>

6 <https://www.paperrater.com/>

Como em qualquer correção automática, é possível que os recursos ora apresentados não identifiquem alguns erros ou apontem itens corretos como necessitando de revisão. Essa possibilidade, contudo, não diminui a utilidade das ferramentas apresentadas, pois, a partir do que é apontado, o aprendiz pode consultar livros de referência para rever aspectos léxico-gramaticais, por exemplo, e exercer o pensamento crítico, avaliando se é realmente necessário seguir todas as sugestões de mudança.

Para a análise da produção oral, destacamos o *VoiceNotebook*⁷, que oferece uma ferramenta que trabalha com a tecnologia “*speech-to-text*”. Nela, o aprendiz lê o texto que preparou e grava a sua voz. A ferramenta processa o que está sendo dito e transcreve o conteúdo do áudio. Nesse processo, o aprendiz visualiza o quanto do que leu foi reconhecido pela ferramenta, podendo verificar o que precisa ser corrigido em termos de pronúncia para ter maior clareza na sua fala. O mesmo *site* também trabalha com uma ferramenta de tecnologia “*text-to-speech*”: o aprendiz digita ou cola seu texto na ferramenta, a qual o transforma em áudio, permitindo que o aprendiz ouça o que escreveu e tente imitar a leitura que a ferramenta faz de seu texto, corrigindo eventuais erros de pronúncia.

Apesar de o *VoiceNotebook* apresentar *design* rudimentar e de as ferramentas não serem de fácil localização na página inicial do *site*, a utilização dos recursos ora descritos certamente contribuem para que o aprendiz pratique e melhore seu discurso, seja para um palestra ou apresentação oral.

7 <https://voicenotebook.com/pronounce.php>

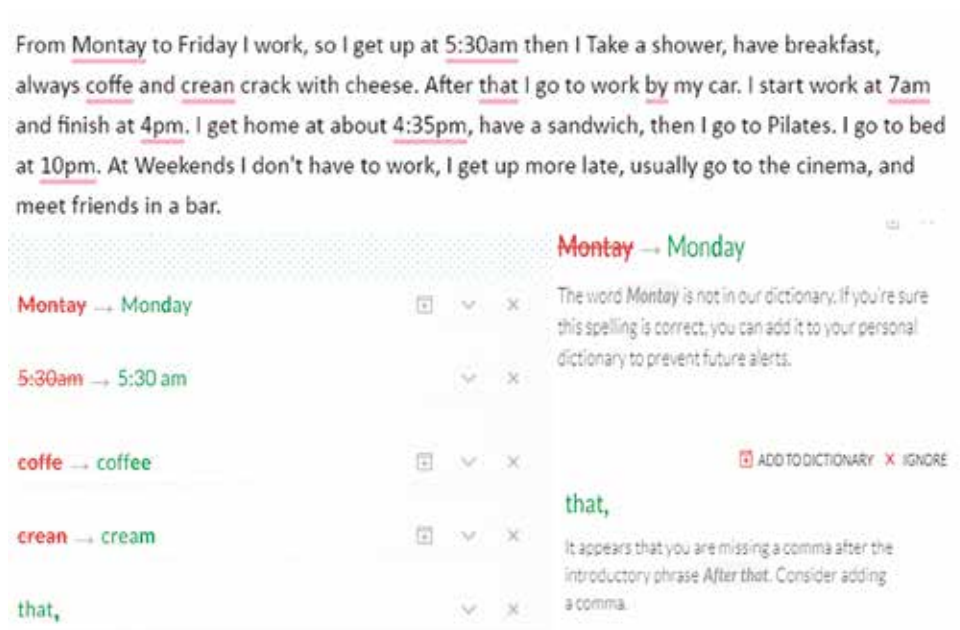


Figura 5 – Exemplo de correção no *Grammarly*

that,

It appears that you are missing a comma after the introductory phrase *After that*. Consider adding a comma.

An introductory word (*Unfortunately*), phrase (*Before the party*), or clause (*If you can join us*) sets the stage for the sentence. Introductory clauses and long phrases must always be followed by a comma, while single words and short phrases may or may not. Use a comma when the phrase is a verbal phrase (*Running away*), a non-essential appositive, or an absolute phrase (*The audience waiting*). Also use a comma when a pause is necessary or the lack of a comma will cause confusion.

Incorrect: *Prior to the scandal the governor's approval rating was high.*

Correct: *Prior to the scandal, the governor's approval rating was high.*

Fig 6. Exemplo de explicação gramatical no *Grammarly*, baseada na identificação de erro no texto

PALAVRAS FINAIS

Escrever e falar com segurança em uma língua estrangeira requer prática, pois o aprendiz só se torna consciente de suas dificuldades quando, de fato, se engaja no processo de produção do discurso. Portanto, é importante desenvolver a capacidade de analisar criticamente a sua produção, procurando meios de melhorá-la.

Para tanto, o aprendiz pode se beneficiar dos avanços da linguística computacional, em especial no processamento de textos e da fala natural, utilizando os tipos de recursos digitais apresentados neste artigo. Acreditamos que as práticas de produção discursiva com recursos digitais permitem que o aprendiz aprimore sua fala e sua escrita antes de apresentá-las, o que é uma forma de encorajar a autonomia na aprendizagem da língua inglesa.

REFERÊNCIAS

- CHRISTIE, F. Genre theory and ESL teaching: a systemic functional perspective. *TESOL Quarterly*, v.23, n.4, p.759-763. 1999.
- CONRAD, S. Corpus Linguistic: Approaches for Discourse Analysis. *Annual Review of Applied Linguistics*, n.22, p.75-95, 2002.
- DAVIES, M. (2008-) *The Corpus of Contemporary American English (COCA): 560 million words, 1990-present*. Disponível em <<https://corpus.byu.edu/coca/>>. Acesso em 28 out.2018.
- PAUL, Richard et al. *Critical Thinking Handbook 6Th-9Th Grades: A Guide for Remodeling Lesson Plans in Language Arts, Social Studies, and Science*. CA: Foundation for Critical Thinking Press, 2010. Disponível em <<http://www.criticalthinking.org/pages/6-9th-grade-strategies/1145>> Acesso em 04 ago. 2018.
- VENTOLA, E. Generic and register qualities of texts and their realization. In: FRIES, P.H.; GREGORY, M.(eds). *Discourse in society: systemic functional perspectives*. Meaning and choice in language studies for Michael Halliday. Volume L in the series *Advances in Discourse Processes*. New Jersey: Ablex Publishing Corporation, 1995.
- VYATKINA, N.; BOULTON, A. Corpora in language learning and teaching. *Language Learning & Technology*, vol.21, n.3, p.1-8, 2017. Disponível em <https://scholarspace.manoa.hawaii.edu/bitstream/10125/44750/1/21_03_commentary.pdf> Acesso em 04 ago. 2018.



UMA ANÁLISE DA METACOGNIÇÃO DOS ASPIRANTES DA ESCOLA NAVAL E SEUS DESDOBRAMENTOS NO EXERCÍCIO DA LIDERANÇA DO FUTURO OFICIAL DA MARINHA DO BRASIL

Aspirante Daniel Figueira Sautchuk

INTRODUÇÃO

Ao longo de toda a história do pensamento humano, muitos filósofos, escritores e outras grandes mentes as quais marcaram os tempos em que viveram, como Sêneca, escreveram a respeito da capacidade de autoavaliação, sendo frequente a afirmação de que o ser humano apresenta dificuldades e alguns desvios de suas percepções em relação à realidade, a exemplo do trecho: “[...] acima de tudo, é necessário para uma pessoa ter uma verdadeira autoavaliação, pois costumamos pensar que podemos fazer mais do que realmente somos capazes” (SÊNECA, 2007, p.122, tradução nossa).

Com frequência, é possível observar algumas discrepâncias em relação à avaliação do próprio desempenho, inclusive no ambiente escolar da Escola Naval, instituição de ensino responsável por formar oficiais para seus primeiros postos. Não é raro observar, por exemplo, que indivíduos mais estudiosos e que possuem maiores médias muitas vezes surpreendem-se, obtendo resultados melhores do que esperavam e, por outro lado, alunos com piores desempenhos frequentemente obtêm notas piores do que haviam estimado.

Em 1999, os psicólogos JUSTIN KRUGER e DAVID DUNNING realizaram uma investigação sobre o assun-

to na Universidade de Cornell, na cidade de Ithaca, Estados Unidos, a partir de questionários e avaliações com seus estudantes, mostrando a tendência dos indivíduos, principalmente aqueles com menor capacidade em determinada área de conhecimento ou habilidade social, a supervalorizarem suas competências, assim como desejavam verificar a existência ou não de outras anomalias relevantes de percepção em relação aos demais. Esse fenômeno, de supervalorização das próprias competências por parte dos menos habilidosos, ficou conhecido na psicologia social como “Efeito Dunning-Kruger”. O efeito contrário, o qual ocorre geralmente com os mais habilidosos, é conhecido como “síndrome do impostor”, por meio da qual esses indivíduos apresentam uma tendência de desvalorização da própria competência na área em que possuem um desempenho acima da média, ao comparar com o desempenho que efetivamente têm, e, conseqüentemente, apresentam menor confiança do que deveriam possuir.

De forma semelhante, este estudo visa determinar quais são os padrões comportamentais na Escola Naval, a partir de questionários aplicados aos Aspirantes, relacionando o nível de conhecimento técnico com a percepção de suas próprias capacidades e, por conseguinte, sobre a confiança que dão a suas respostas e decisões. Após a análise e interpretação desses dados obtidos, o estudo volta-se a descrever quais são os principais reflexos no ambiente profissional do Oficial de Marinha.

Para atingir os objetivos do estudo, as seguintes questões serão respondidas ao longo da pesquisa:

I) A tendência observada por DUNNING e KRUGER também pode ser observada nos Aspirantes da Escola Naval?

II) Quais podem ser as conseqüências da falta de metacognição no ambiente de trabalho, tanto por um chefe, quanto por um subordinado?

III) Quais são as medidas e tradições já adotadas pela Marinha do Brasil, benéficas para sanar os problemas decorrentes desse efeito?

IV) Que características ou condutas do líder devem ser aperfeiçoadas para trabalhar com essas imperfeições na percepção dos indivíduos?

É importante reconhecer quais são os padrões comportamentais dentro das instituições, especialmente na Marinha do Brasil, na qual o conhecimento técnico e a tomada de decisões estão fortemente correlacionados. Torna-se ainda mais relevante o estudo do assunto

à medida que se compreende que um simples erro no ambiente militar, muitas vezes não reconhecido pelo autor no momento em que é realizado, pode ser fatal, comprometer seriamente o material da União ou denegrir a imagem das Forças Armadas.

REVISÃO DO REFERENCIAL TEÓRICO

DAVID DUNNING e JUSTIN KRUGER partiram do pressuposto geral de que as pessoas apresentam a tendência de visualizar as próprias habilidades, sejam elas sociais ou intelectuais, como maiores do que realmente são. Dessa forma, seria possível concluir que os menos habilidosos sofrem duplamente: tanto por serem mais suscetíveis a tomarem decisões erradas, quanto por possuírem maior dificuldade em reconhecer seus erros. Outra hipótese apresentada foi que haveria uma percepção errônea do desempenho relativo, a qual levaria os indivíduos a se considerarem, em geral, acima da média.

Os dois autores tiveram a motivação para o artigo em um acontecimento ocorrido em 1995, quando um homem assaltou dois bancos em Pittsburg à luz do dia, sem nem aparentar ter se preocupado se seria visto pelas câmeras de segurança ou até mesmo pelas pessoas que presenciaram os crimes. Depois de ter sido capturado pela polícia, foi relatado que o criminoso ficou surpreso pelo fato de ter sido reconhecido, alegando que havia espalhado suco de limão em seu rosto e por tal motivo tinha certeza de que não seria visto (FUOCCO, 1996). O fato chamou a atenção dos dois psicólogos, pois o assaltante demonstrou ter uma confiança excessiva, a qual era simplesmente decorrente da falta de capacidade, contribuindo para a afirmação da máxima: “Ignorância gera confiança com maior frequência do que o conhecimento” (DARWIN, 1871, *apud* KRUGER; DUNNING, 1999, p.1121, tradução nossa). A partir desse acontecimento, os pesquisadores procuraram estabelecer relações entre o conhecimento ou habilidades em determinadas áreas e a capacidade de autoavaliação.

DUNNING e KRUGER (1999) argumentam em seu trabalho, também comprovando suas afirmações por meio de resultados empíricos, que em muitos domínios a própria habilidade da respectiva área é a necessária ou a principal fonte de análise para se ter uma correta avaliação do desempenho. Uma das exemplificações apresentadas é o que ocorre com erros gramaticais: dificilmente a pessoa que desconhece alguma

regra do idioma será capaz de identificar sozinho seu equívoco e, provavelmente, terá em mente que está escrevendo bem. Por esse motivo, muitos indivíduos que apresentam dificuldades em algum assunto também apresentam baixa metacognição, termo este que foi definido, segundo FLAVELL (1979), como a capacidade de monitorar, avaliar e planejar o aprendizado das próprias habilidades cognitivas.

O efeito contrário àquele que ficou conhecido na psicologia social como efeito DUNNING-KRUGER foi denominado “síndrome do impostor”, que é característico de indivíduos que apresentam alto desempenho em suas áreas ou já experimentaram grande sucesso. Sua ocorrência pode ser bem descrita nas palavras de JOSH KAUFMAN (2017, p.1) como: “[...] o medo de que você já está acima de suas possibilidades e é só uma questão de tempo para que seja desmascarado como fraude”. Tal comportamento é positivo quando se analisa o cuidado e a preparação para a tomada de uma decisão, porém, de maneira negativa, denota baixa confiança ou autoestima da pessoa, muitas vezes inibindo-a de tomar ações (LIMA, 2017).

De acordo com DAVID DUNNING e JUSTIN KRUGER (1999), deve-se tomar certo cuidado ao definir indivíduos como incompetentes para que não seja criada uma noção de discriminação. Dessa forma, incompetentes são os indivíduos os quais, tomando-se um parâmetro específico, possuem baixo desempenho. De maneira genérica, todos possuem incompetências, em alguma área e em certo grau.

Para iniciar a pesquisa, os psicólogos desenvolveram alguns pressupostos teóricos, os quais foram provados empiricamente através de testes e questionários no espectro amostral de seus alunos:

1. Incompetentes tendem a superestimar suas habilidades e performance em relação a um critério objetivo.
2. Incompetentes tendem a possuir menos habilidades metacognitivas. Dessa forma, têm mais dificuldade em enxergar e avaliar habilidades em si e nos outros.
3. Incompetentes são menos capazes do que seus pares em avaliar seu desempenho relativo.
4. Os incompetentes, paradoxalmente, se tornam melhores em se autoavaliar e reconhecer os seus erros à medida que se tornam mais competentes ou treinados em determinados campos como a lógica e a linguagem.

Assim, quatro testes foram empregados por DUNNING e KRUGER (1999): um sobre humor, dois de raciocínio lógico e um de gramática. Foram traçadas as curvas que comparavam os resultados obtidos e seus pressupostos foram comprovados para aquele segmento da sociedade norte-americana pela amostra populacional de seus estudantes, além de ser também evidenciada a “síndrome do impostor” para aqueles que tiveram os melhores desempenhos.

METODOLOGIA EMPREGADA

A pesquisa realizada na Escola Naval teve grandes semelhanças com o teste realizado na universidade de Cornell. O objetivo do questionário aplicado foi verificar a existência de padrões similares aos encontrados nos estudantes norte-americanos nos Aspirantes da Escola Naval, avaliando a capacidade metacognitiva, tanto em critérios absolutos, quando em critérios relativos ao desempenho de seus pares.

Dentre os quatro anos escolares, foi escolhido o primeiro ano para responder ao questionário, pelo principal motivo de que a classificação existente entre os Aspirantes é uma noção menos enraizada do que nas outras turmas, o que possivelmente influenciaria e comprometeria o resultado do teste. Os Aspirantes do primeiro ano não são oriundos de um processo seletivo homogêneo que permite uma classificação precisa, já que parte cursou o Colégio Naval e foi transferida para a Escola Naval ao concluir com aproveitamento o ensino médio e a outra parte é proveniente do curso público de admissão à Escola Naval, logo esta turma foi a mais propícia para que a experiência fosse realizada. O teste foi aplicado em dois quartos (denominação dada na Escola Naval para as divisões dos estudantes por salas de aula) aleatoriamente escolhidos, totalizando 59 Aspirantes da turma do primeiro ano.

Dentro da Marinha do Brasil, o perfil de líder está fortemente correlacionado com o fato de o militar, além de possuir capacidades sociais e lógicas elevadas, possuir uma grande capacidade técnica dentro de sua profissão, como será explicado mais adiante. A partir desse ponto de vista, foi escolhida, dentre as matérias ministradas aos Aspirantes e dentre possíveis testes de lógica e gramática, a exemplo dos que foram realizados por DUNNING e KRUGER (1999), a disciplina de Fundamentos Navais 1. Esta matéria compreende conhecimentos básicos para um Oficial de Marinha: nomenclatura de peças, estrutura, divisões do casco,

compartimentos, mastreação, estrutura de um navio, sensores de bordo, fundamentos de detecção radar e sonar, fainas realizadas a bordo dos navios da MB, cabos, aparelhos de fundear e suspender, conhecimentos sobre atracação e desatracação, entre outros.

Para compor o conjunto de perguntas para esse levantamento de dados, foi abordada a parte do conteúdo que havia sido ministrada completamente até então¹ à turma do primeiro ano: nomenclatura básica de um navio, peças principais da estrutura dos cascos metálicos, acessórios do casco, divisões do casco, compartimentos de um navio, principais elementos da geometria do navio. Dessa forma, o questionário foi aplicado com vinte questões objetivas, com cinco opções cada uma, contendo definições de elementos desse conteúdo supracitado nos enunciados e respostas diretas do nome daquela peça, equipamento, parte ou característica nas opções apresentadas.

Foram também adicionadas ao questionário sobre marinharia duas perguntas, uma no início e uma no final, para autoavaliação. A pergunta inicial consistia de quatro opções, de “A” a “D”, para que o participante avaliasse, conforme sua própria opinião, seu desempenho em relação aos seus pares, ou seja, deveria assinalar em qual quartil, ordenado pelo desempenho nas perguntas de marinharia, acreditaria pertencer. Essas opções simulavam a divisão dos avaliados em quatro grupos teóricos: “A” representaria os 25% com maior desempenho, “B” representaria o grupo de 25% com segundo maior desempenho, “C” representaria o terceiro grupo de 25% com maior desempenho e “D” representaria o grupo que contém os 25% dos Aspirantes com pior desempenho no teste. Já a pergunta final destinou-se a avaliar os desvios de percepção em relação a um critério absoluto, a qual consistia basicamente numa estimativa da nota, de zero a dez, a qual era correspondente ao desempenho individual nas vinte perguntas apresentadas, com o facilitador de o valor de cada pergunta ser múltipla de meio ponto, já que todas tiveram o mesmo peso no cômputo final.

A variável utilizada para avaliar o desempenho relativo referente à pergunta inicial foi o percentil. Para padronizar as definições de quartil e percentil que seriam empregadas tanto no levantamento dos dados, quanto nos cálculos realizados, planilhas e gráficos confeccionados posteriormente, optou-se pelas definições de FERNANDES e PINTO (2013, p.3):

1 O questionário foi aplicado no dia 09 de julho de 2018.

Considere-se X a variável aleatória discreta que representa a característica da população em estudo. Percentil populacional de proporção p (ou de percentagem $100p\%$) é o valor P_p tal que $P(X \leq P_p) \geq p$ e $P(X \geq P_p) \geq 1 - p$. O primeiro quartil é pois o percentil de proporção 0.25, isto é, é o valor $P_{0.25}$ tal que a probabilidade da variável X tomar um valor não superior a $P_{0.25}$ é pelo menos 0.25 e simultaneamente a probabilidade de a variável X tomar um valor não inferior a $P_{0.25}$ é pelo menos 0.75. Analogamente, o terceiro quartil é o percentil de proporção 0.75 (75%) e o segundo quartil (mediana) é o percentil de proporção 0.5 (50%).

Antes de iniciar, o propósito do teste foi cuidadosamente explicado, deixando explícito que visava estabelecer a relação entre habilidade ou desempenho naquela matéria e a capacidade de metacognição. Contudo, não foram revelados quais eram os resultados esperados, para que o resultado final não fosse comprometido. Outro ponto importante a ser ressaltado é que, apesar de ter sido solicitado aos Aspirantes que preenchessem os espaços reservados a número interno, nome e quarto, estas informações somente serviriam para controle das informações. Foi garantida a não divulgação de seus nomes, já que não fazia parte do propósito da experiência expô-los e, dessa forma, todos poderiam responder e estabelecer seus juízos de valor para as duas perguntas adicionais sem serem influenciados por qualquer coercitividade relacionada ao fato de que seus pares ou as pessoas as quais tivessem acesso aos resultados poderiam achar de suas respostas e de seus desempenhos (este ponto também foi destacado antes que todos comessem a responder).

Apesar do fato de as perguntas e as respostas terem sido elaboradas para uma solução rápida, o tempo de resolução das questões não foi limitado. Entretanto, observou-se que o tempo necessário para que a grande maioria realizasse o teste foi entre vinte e trinta minutos.

ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS OBTIDOS

Em conformidade com a metodologia apresentada, os quatro grupos definidos, em ordem decrescente de médias obtidas, foram: “A”, correspondente aos indivíduos com maiores médias; “B” e “C”, os dois

grupos intermediários; “D”, o grupo com as menores médias. Como o total de indivíduos não corresponde a um número múltiplo de quatro, a distribuição entre os grupos apresentou uma pequena diferença. Optou-se por adotar o grupo “A” contendo quatorze elementos, de forma a ser composto pelo menor número de integrantes, enquanto para os outros três grupos, quinze. Deste modo, a média do grupo com menor desempenho (“D”) tornou-se mais alta do que ficaria com um número menor de pessoas (uma pessoa a menos), evitando que o desvio gerado por esta desigualdade favorecesse o resultado de os menos habilidosos estimarem uma média ainda maior do que o desempenho real, já que os principais pressupostos teóricos têm esse fato como origem. Se o grupo “D” tivesse quatorze elementos, sua média real seria menor ainda. No caso de notas reais iguais, foi adotado o critério de desempate pela antiguidade, ou seja, pela classificação que o Aspirante possui dentro de sua turma, somente para que houvesse um critério imparcial para classificá-los dentro da experiência nesse caso específico.

O gráfico 1, apresentado abaixo, mostra o desempenho absoluto no questionário realizado, evidenciando a diferença existente entre a média estimada pelos componentes de cada grupo e a respectiva média real:

Em geral, os avaliados subestimaram as suas médias em relação a um critério objetivo (a nota do teste simulado), ao contrário do ocorrido na experiência de DUNNING e KRUGER (1999). Foi estimada uma

média de 7,19, enquanto o resultado real foi 7,34. Um dos fatores que pode ter contribuído para a ocorrência dessa diferença é o fato de que o Aspirante que não soubesse alguma resposta poderia ter marcado uma alternativa qualquer com uma chance de 20% de acerto, já que existiam cinco respostas possíveis para cada questão. Outro fator foi que os Aspirantes já tinham sido avaliados nessa disciplina anteriormente e já tinham obtido suas notas, o que pode ter contribuído para uma maior exatidão em suas estimativas, bem como beneficiado o próprio desempenho pela proximidade temporal de quando estudaram a matéria. De qualquer forma, a proximidade entre os resultados é um ótimo indicador de que o grupo avaliado possui um nível elevado de conhecimento do assunto e que demonstrou possuir uma grande capacidade metacognitiva.

No entanto, o principal objetivo foi verificar a existência de um comportamento diferenciado entre os grupos que estivessem acima da média dos grupos abaixo da média. De fato, os grupos “A” e “B” subestimaram suas médias, enquanto os grupos “C” e “D” as superestimaram, comprovando a existência de um padrão semelhante ao observado por Dunning e Kruger (1999) nessa amostra.

Buscando verificar se a diferença existente entre os grupos também estava bem definida em termos relativos, foi feita uma análise a partir do gráfico 2, apresentado a seguir:

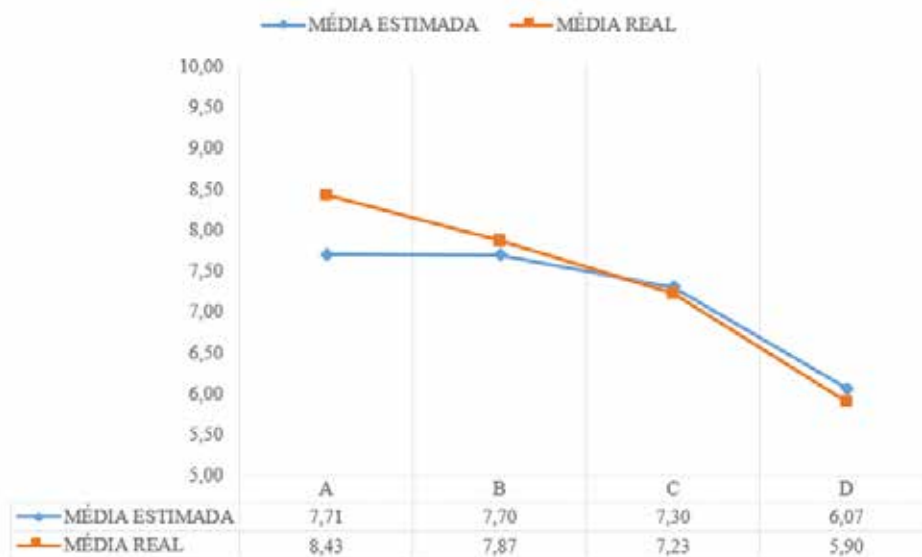


Gráfico 1 - diferenças de notas entre os quatro grupos

Fonte: elaborada pelo autor com base nos resultados obtidos de questionário (2018).

De fato, esse comportamento ficou ainda mais evidenciado nos resultados obtidos a partir da avaliação relativa. Para que essa análise fosse realizada, foi comparado o percentil real médio de cada grupo (calculado a partir da média aritmética dos percentis de cada elemento) com o percentil médio que foi estimado a partir das respostas dadas na pergunta inicial do questionário. Para que essa última variável pudesse ser determinada, foi utilizado

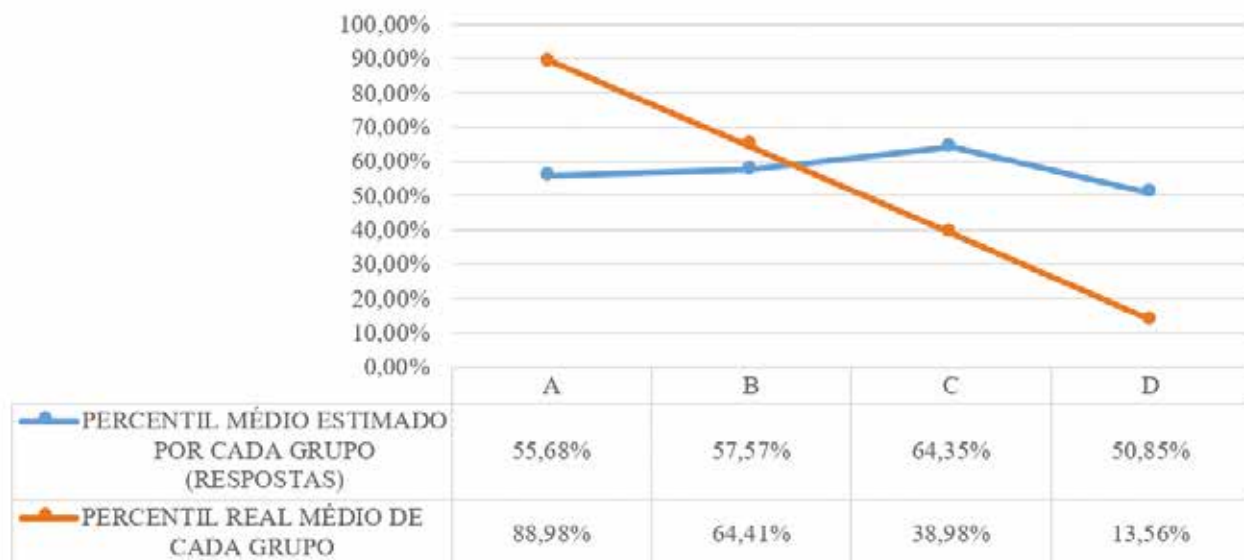


Gráfico 2 - avaliação relativa medida em percentil

Fonte: elaborado pelo autor com base nos resultados obtidos no questionário (2018).

para base de cálculo o percentil real médio de cada grupo e o número de respostas “A”, “B”, “C” e “D” por grupo, representando os segmentos em que o avaliado acreditava pertencer. Dessa forma, efetuou-se a média ponderada entre as médias reais de cada grupo, com pesos proporcionais à quantidade de respostas da pergunta inicial do questionário.

Foi estimado um percentil médio de 57,11% na amostra, enquanto o percentil real médio foi de 50,85%, mostrando que houve uma tendência dos participantes de se considerarem acima da média em termos relativos. É necessário também fazer a observação que o percentil real médio não corresponde exatamente a 50% em decorrência da própria definição de percentil adotada, que não estabelece um valor de 0%, enquanto é possível existir 100%, tornando necessário o seu cálculo para uma maior precisão na análise dos resultados. Em grupos menores, esta variação, nesse caso de 0,85%, pode tornar-se ainda maior, muito embora não represente um problema para a pesquisa, devendo apenas ser calculada para evitar equívocos na análise.

As grandes diferenças existentes dentro dos grupos “A” e “B”, tanto

no gráfico 1 (uma desvalorização em critérios objetivos), quanto no gráfico 2 (evidenciando uma diferença entre um percentil real médio alto e um percentil médio estimado abaixo do real), mostra uma tendência predominante da “síndrome do impostor” naqueles que obtiveram os melhores resultados. Enquanto isso, para aqueles que obtiveram menor êxito em responder corretamente as perguntas, o percentil estimado dos grupos “C” e “D” mostrou a ocorrência do “efeito DUNNING-KRUGER”. Uma outra forma de observar a grande discrepância entre os resultados em termos relativos seria a forma de organização dos dados na tabela a seguir.

Grupos	Número de pessoas que estimam fazer parte de cada grupo	Número de pessoas existentes em cada grupo
A	8	14
B	35	15
C	14	15
D	2	15
TOTAL	-	59

Tabela 1 – estimativa do desempenho relativo dos participantes, de acordo com as respostas dadas na pergunta inicial, comparado com o número real de integrantes de cada grupo após a classificação por nota

FONTE: elaborado pelo autor com base nos dados obtidos pelo questionário (2018).

CONSEQUÊNCIAS DAS TENDÊNCIAS OBSERVADAS NO AMBIENTE PROFISSIONAL DA MARINHA DO BRASIL

De acordo com a Doutrina de Liderança da Marinha, foi possível relacionar algumas das características do líder que são mais influenciadas pela ocorrência dos efeitos descritos neste estudo: autoconfiança, capacidade de decisão, competência e conhecimento profissional (MARINHA DO BRASIL, 2004, p.A-1 e A-2).

No ambiente corporativo, segundo ANDERSON SANT'ANNA, professor e vice-coordenador do Programa de Mestrado Profissional em Administração da Fundação Dom Cabral, no artigo publicado no site Exame:

Existe o mito do indivíduo que precisa ter sempre resposta para tudo e deve ser proativo em qualquer situação, por isso muitos profissionais acabam compelidos a tomar atitudes e dar respostas de qualquer jeito, mesmo que não estejam preparados (LIMA, 2017).

Este comportamento também encontra-se presente na Marinha do Brasil, pois o perfil do líder está fortemente correlacionado com a característica de possuir grande conhecimento técnico, sobretudo nos primeiros postos da carreira dos Oficiais, conforme as duas últimas das quatro características dos líderes destacadas da publicação EMA-137.

Não ter uma resposta para uma situação ou até mesmo a cautela, a qual muitas vezes é a decisão mais adequada, pode significar, algumas vezes erroneamente, falta de preparo, o que pode contribuir para que a incidência de erros seja aumentada, ocasionando uma tendência a apresentar respostas pouco pensadas. Além disso, a universalização dos conhecimentos provocada pelo desenvolvimento tecnológico, especialmente na era informacional, torna cada vez mais necessário que o cabedal de conhecimento dos Oficiais seja amplo para lidar com as diferentes demandas de subordinados com grau de instrução elevado, novos equipamentos e fornecedores de tecnologias, porém diminui cada vez mais seus graus de especialização, os tornando ainda mais suscetíveis ao “efeito DUNNING-KRUGER”.

Em todos os estilos de liderança apresentados na publicação de referência da Marinha do Brasil, o EMA-137 Doutrina de Liderança da Marinha, é possível concluir que a capacidade técnica do líder constitui um fator fundamental para uma liderança eficaz. No estilo autocrático ou autoritário, é fundamental a capacitação do líder em suas atividades para que ele seja capaz de

constantemente verificar e cobrar os padrões e normas que estão sendo exigidos de seus subordinados (MARINHA DO BRASIL, 2004, p.1-4). Já no estilo participativo ou democrático, segundo a mesma publicação: “[...] o líder deve estabelecer um ambiente de respeito, confiança e entendimento recíprocos, devendo possuir, para tanto, ascendência técnico-profissional sobre seus subordinados e conduta ética e moral compatíveis com o cargo que exerce” (MARINHA DO BRASIL, 2004, p.1-4). E, finalmente, quanto a liderança delegativa: “o ponto crucial do sucesso deste tipo de liderança é saber delegar atribuições sem perder o controle da situação e, por essa razão, o líder, também, deverá ser altamente qualificado e motivado” (MARINHA DO BRASIL, 2004, p.1-5). O estilo situacional consiste em uma adaptação do líder ao ambiente, utilizando-se dos três tipos de liderança citados anteriormente, portanto a capacidade técnica continua tendo a mesma importância. Sobretudo, ressalta-se o grande papel desse conhecimento no início da carreira de um Oficial da Marinha do Brasil, já que sua liderança será predominantemente no nível direto com seus subordinados.

Se a falta de habilidade em determinada área já faz com que a pessoa sofra duplamente com as consequências do “efeito DUNNING-KRUGER” (por aumentar a possibilidade de que um erro seja cometido e por dificultar que ele seja detectado) como demonstrado empiricamente neste trabalho, ainda existe um terceiro fator negativo. Este último está ligado à perda de prestígio, tanto por um chefe ao tomar decisões erradas na frente de seus subordinados, quanto por parte de um subordinado ao deixar de cumprir corretamente alguma tarefa que lhe foi incumbida. Há ainda outro fator negativo que pode ser resultante desse efeito: a dificuldade decorrente da falta de metacognição influencia negativamente o desenvolvimento das competências, pois não reconhecer as áreas em que o desempenho esteja abaixo do desejado é um grande impedimento ao aprimoramento.

Já a “síndrome do impostor”, fenômeno oposto do “efeito DUNNING-KRUGER”, também pode constituir um problema significativo no ambiente profissional, pois interfere na autoconfiança e na capacidade de decisão, impedindo que indivíduos, inclusive muitas vezes muito bem treinados ou preparados, realizem as ações necessárias ao ofício ou então as retardem sem necessidade, muitas vezes perdendo o momento adequado, uma vez que situações de combate ou exercícios geralmente exigem rapidez.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É necessário ser enfático ao afirmar que as conclusões do experimento apresentado dizem respeito a apenas uma característica (nesse caso, um tipo de conhecimento) dentro de um grupo bem definido. É coerente ter em mente que todos os resultados podem variar com diversos fatores, como o grau de especialização dos indivíduos quanto ao que está sendo avaliado, seus coeficientes de “inteligência emocional” (GOLEMAN, 1999) e o desenvolvimento da inteligência intrapessoal (GARDNER, 1994).

Inevitavelmente, dentre as inúmeras áreas de conhecimento e habilidades que são exigidas diariamente de cada pessoa, desde as mais simples até as mais complexas, existem sempre aquelas em que se possui certa incompetência e também existem sempre aquelas em que a média é excedida. Em síntese, pode-se dizer que tanto o “efeito DUNNING-KRUGER”, quanto “a síndrome do impostor” são tendências que estão sempre presentes, variando em intensidade, em maior ou menor grau, e variando nas áreas em que ocorrem. No primeiro caso, perde-se pela carência de conhecimento, gerando equívocos que muitas vezes são imperceptíveis para quem os comete, além de dificultar o processo de aprendizagem. Já no segundo caso, perde-se pela falta de confiança, que pode inibir ações que estariam corretas e prejudicar a eficiência em decorrência do excesso de cautela. Em ambas as situações, o desempenho profissional e o exercício da liderança podem ser prejudicados.

Para que esses efeitos negativos sejam minimizados, deve-se aproximar ao máximo as percepções das habilidades às proficiências reais, a fim de que seja atingido o ponto de equilíbrio entre os dois efeitos apresentados e o aproveitamento das habilidades individuais seja maximizado.

Devido à grande incerteza quanto à capacidade de autoavaliação dos indivíduos, demonstrada tanto na experimentação realizada com os Aspirantes, quanto nos casos e pesquisas citados ao longo deste trabalho, somente com boas referências externas e critérios objetivos é que pode ser atingido o equilíbrio desejado. Ao procurar critérios objetivos como desempenho em testes, resultados de exercícios, índices, dados como a Nota de Aptidão para o Oficialato (destinada a avaliar a formação militar dos Aspirantes) e a Folha de Avaliação do Oficial (FAO), no caso dos Oficiais da Marinha do Brasil, é possível avaliar com maior precisão desempenhos absolutos. É recomendável também procurar

avaliações externas (de preferência as que possuam avaliadores ou sistemas dotados da maior imparcialidade possível) para que o desempenho relativo possa ser avaliado, a partir de classificações, comparações com os resultados dos semelhantes, opiniões de terceiros, pesquisas de opinião, etc.

A Marinha do Brasil já adota, historicamente, medidas que contribuem de maneira significativa para diminuir a ocorrência desses efeitos, sobretudo o “efeito DUNNING-KRUGER”, sendo a principal delas a tradição de ter suas atividades, procedimentos e condutas muito bem detalhadas em publicações. A popular frase dentro da força - “na Marinha tudo está escrito” - faz com que seus militares não só tenham mais subsídios para aprimorarem suas competências, mas também facilita a verificação da ocorrência de erros e a sua correção. É necessário reconhecer os pontos em que não se possui grande competência, já que “é impossível aprender algo que já se acredita saber” (EPICTETO, 2008, II-17-1, tradução nossa). Já o grande apreço por atividades práticas e exercícios também tem uma grande relevância ao contribuir para o desenvolvimento da capacidade de decisão e a autoconfiança.

No que diz respeito ao assunto apresentado e dentre os procedimentos para o aprimoramento do líder, colocados na Doutrina de Liderança da Marinha, as seguintes condutas devem ser adotadas ou aprimoradas: “ser sempre sincero com seus superiores, pares e subordinados” e “estimular em seus subordinados o sentimento de sempre dizer a verdade”, de forma que seja criado um ambiente de confiança entre os militares, em que seja ao mesmo tempo desmistificada a necessidade de ter sempre uma resposta pronta (diminuindo assim a probabilidade de que mais erros sejam cometidos), e, por outro lado, seja reduzido o medo de errar (dando menos espaço para que os efeitos resultantes da “síndrome do impostor” ocorram); também “desenvolver o gosto por atividades esportivas e intelectuais”, a fim de contribuir para o aprimoramento das competências e das capacidades metacognitivas de todos. (MARINHA DO BRASIL, 2004, p.2-3).

Por fim, diante do que foi desenvolvido ao longo deste trabalho, é importante que essas tendências sejam conhecidas não só para o desenvolvimento pessoal, mas também para o acompanhamento dos subordinados e para a correta gestão do pessoal por parte das organizações militares, a fim de adotar as posturas necessárias para mitigar as consequências negativas decorrentes da dificuldade de auto avaliação.

REFERÊNCIAS

- BRAGA, Miguel. Quando a ignorância gera confiança (o efeito Dunning-Kruger). Disponível em: <<http://blog.miguel-braga.net/quando-a-ignorancia-gera-confianca-o-efeito-dunning-kruger>>. Acessado em: 09/09/2018.
- DARWIN, C. *The Descent of Man and Selection in Relation to Sex*. John Murray. London, UK, 1871.
- EPICETUS; DOBBIN, Robert. *Discourses and selected writings*. Penguin UK, 2008.
- DUNNING, David. We are all confident idiots. *Pacific Standard: The Science of Society*. 2014. Disponível em: <<https://psmag.com/social-justice/confident-idiots-92793>>. Acessado em: 09/09/2018.
- FERNANDES, Susana; PINTO, Mónica Martins. *Afinal o que são e como se calculam os quartis?* p.3, 2013.
- FLAVELL, John H. Metacognition and cognitive monitoring: A new area of cognitive–developmental inquiry. *American psychologist*, v. 34, n. 10, p. 906, 1979.
- FONSECA, Maurílio M. *Arte Naval*. Rio de Janeiro-RJ: Serviço de Documentação da Marinha, v. 1, 2002.
- FUOCO, M. A. Trial and error: They had larceny in their hearts, but little in their heads. *Pittsburgh Post-Gazette*, 1996.
- GARDNER, Howard. *Estruturas da mente: a teoria das inteligências múltiplas*. Artes Médicas, 1994.
- GOLEMAN, Daniel. *Trabalhando com a inteligência emocional*. Objetiva, 1999.
- KAUFMAN, JOSH. *MANUAL DO CEO - Um verdadeiro MBA para o gestor do século XXI*. Editora Saraiva, 2017.
- KRUGER, Justin; DUNNING, David. Unskilled and Unaware of It: How Difficulties in Recognizing One's Own Incompetence Lead to Inflated Self-Assessments. *Journal of Personality and Social Psychology*. 1999, Vol. 77, No. 6. 121-1134.
- LIMA, Luciana. Como a autoconfiança em excesso pode prejudicar a sua vida profissional. *Exame*, São Paulo, jan. 2017. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/carreira/como-a-autoconfianca-em-excesso-pode-prejudicar-sua-vida-profissional/>>. Acessado em: 03/09/2018.
- MARINHA, DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-137–*Doutrina de Liderança da Marinha*. Brasília, DF, 2004.
- SENECA, Lucius Annaeus. On tranquility of mind. *Dialogues and essays*, p. 112-139. Oxford University Press, 2007.



**PRATICAGEM
DO BRASIL**

NO RUMO CERTO



CONAPRA

CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM

Brasilian Maritime Pilot Association

Praticagem

Pilotage

o serviço de todas as horas

the 24/7/365 service

24

horas por dia *hours a day*

7

dias por semana *days a week*

365

dias por ano *days a year*





POR QUE SOMOS PODEROSOS?

O Poder não é um só, existem muitas maneiras de ele se manifestar; por este fato, podemos afirmar que todos têm poder, a questão é que tipo de poder e como ele será utilizado.

Capitão de Mar e Guerra (Ref-FN) Paulo Roberto Ribeiro da Silva ¹

1 - INTRODUÇÃO

Apesar de teimosamente tentarmos negar esta evidência, o Ser humano individualmente é frágil, incompleto e infeliz. Na busca quase instintiva para suplantar esta deficiência, ele procura obstinadamente o outro, alguém com quem possa compartilhar sua existência.

“E disse o SENHOR Deus: Não é bom que o homem esteja só; far-lhe-ei uma ajudadora idônea para ele.”

Bíblia Sagrada - Gênesis 2:18

A partir deste viver coletivo, estabelecem-se naturalmente as interações pessoais, que por um lado o fortalecem; por outro, criam toda sorte de embates, o que evidencia a necessidade do surgimento de alguém dentre eles que possa ser capaz de orientá-los; enfim, dirigi-los para fazer com que a conjugação de esforços crie uma sinergia, multiplicando esses esforços e amainando os egoísmos, de modo a tornar esta vida em sociedade algo bom e compensador em relação às possíveis perdas “negociadas” de algumas liberdades individuais.

¹ Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (EGN).

Quem seria esta pessoa eleita para assumir tamanha responsabilidade? Quais seriam os atributos requeridos para este condutor de Homens – líder? Qualquer pessoa almeja assumir esta função ou apenas alguns a cobiçam? Independentemente das respostas a estes questionamentos, fica evidente a existência de um traço de união, um elemento comum, uma característica fundamental que o candidato a essa nobre função deva possuir – o poder, pois ninguém se torna agente de alguma coisa desprovido de poder.

Esse elemento frequentemente tão mal falado, injustiçado mesmo, é primordial para a construção de uma vida autossustentada em sociedade, mesmo porque somos sobretudo seres políticos, e naturalmente convivemos com o embate contínuo entre compartilhar recursos limitados e interesses diversos, e muitas vezes contraditórios.

Até o momento, estamos falando de poder como se fosse apenas uma única característica ou habilidade; entretanto, temos testemunhado a sua manifestação de formas diversas, o que nos indica que ele deva ser múltiplo, ou seja, manifesta-se de formas diversas: ora de braços dados com a força, o que é mais comum, ora com a competência, ou ainda, reluzindo por meio de pessoas que possuem a capacidade de encantar quem o rodeia, pelo exemplo, pelo caráter e pelo magnetismo pessoal (carisma).

O propósito deste trabalho é mergulhar neste universo do poder, buscar conhecer a sua gênese para o compreender, e, acima de tudo, visualizar e explicar suas inúmeras manifestações, destacando suas virtudes e pecados, a fim de que possamos estar habilitados a utilizá-lo de maneira sábia no exercício das nossas obrigações pessoais, profissionais e sociais.

2 – AFINAL, O QUE É O PODER?

O teórico JEFFREY PFEFFER, Professor de comportamento organizacional – graduado pela Universidade de Stanford –, afirma que:

O poder é uma habilidade potencial de influenciar comportamentos, de mudar o curso de eventos, ultrapassar resistências, e fazer com que pessoas realizem coisas que de outro modo não realizariam.

Diversos estudiosos ao longo do tempo se defrontaram com esse intrigante e até mesmo angustiante desafio, permanentemente envolto em uma densa cortina de fumaça que o dissimula, mascarando seu

perfeito entendimento. Atualmente, já não restam dúvidas de que o maior óbice nesta empreitada reside no pré-conceito de sua unicidade. Assim como o amor, que comporta diversos matizes, estendendo-se desde o amor divinal (Ágape) até o carnal (Eros), passando por gradações outras, o poder também se “gradualiza”, obtendo assim fundamentos e entendimentos que se individualizam, ou melhor, se particularizam.

O fato é que o poder não é um só, existem maneiras diversas de ele ser e de se manifestar, por este motivo, podemos afirmar que todas as pessoas têm Poder. Depende, porém, de que tipo de Poder e como ele é ou será utilizado.

O que não se deve olvidar é que, seja o que for, a maioria dos pesquisadores tem por hábito normalmente definir o poder exclusivamente pelas consequências geradas no seu entorno e não por sua essência, o que contorna, em princípio, as perplexidades originais.

Dentre as inúmeras definições, uma o entende como uma capacidade; outra, uma característica ou um potencial; outra, ainda, uma probabilidade ou uma habilidade de influenciar uma pessoa ou grupo a fazer aquilo que se pretende. Mas que capacidade ou característica é esta? É inata ou é possível aprender a ser poderoso?

Em meados do século passado, os psicólogos Sociais FRENCH e RAVEN desenvolveram uma teoria sobre Poder Social, na qual defendiam que as relações entre as pessoas se baseavam em trocas sociais e que estas trocas tinham por base relações de influência. Segundo estes autores, esse sistema de influência era sustentado pela utilização de cinco (5) bases de poder nas quais uma pessoa se apoiava para exercer poder sobre as outras. Bases de poder foram, então, definidas como insumos que geravam dependências das outras partes.

As cinco (5) bases de poder por eles inicialmente identificadas na década de 50 eram: Poder Legítimo, Poder de Coerção, Poder de Recompensa, Poder de Competência/Perícia e Poder de Referência/Influência. Posteriormente, RAVEN inseriu uma 6ª base em 1965, o Poder de Informação. Atualmente, já começa a se consolidar o entendimento sobre a existência de um 7º poder, o de Conexão/Relacionamento.

Não discordo do pensamento de FRENCH e RAVEN em suas cinco (5) bases de poder, como também comungo com Raven na adição do Poder de Informação, mesmo porque o mundo evoluiu e não tem sentido falar sobre poder, alienado do contexto globalizado em que

vivemos. Quanto ao Poder de Conexão/Relacionamento, creio que sempre deveria ter sido incluído, mesmo antes dos desenvolvimentos informacionais atuais, que o potencializaram, haja vista que as pessoas sempre buscaram interagir, como condição *sine qua non* para construção e aperfeiçoamento da vida em sociedade.

Apesar da minha quase plena concordância, como explicitado no parágrafo anterior, diferentemente daqueles autores, entendo que deva haver uma subdivisão do Poder de Referência/Influência em outros dois, como poderemos conhecer mais amiúde no tópico seguinte.

3 – BASES DE PODER

Estamos falando sobre Bases de Poder desde o tópico anterior, entretanto, não as definimos de per si, o que a partir deste momento se torna primordial, para prosseguirmos em nosso caminho na busca de um maior entendimento sobre o tema.

Poder Legítimo

Este é o poder daqueles que estão formalmente designados para o exercício de uma função, ou seja, normalmente existe um documento que o autoriza a exercê-lo. Em alguns casos, esta exigência pode deixar de ser formalizada, especialmente quando uma figura de autoridade reconhecida por todos assim o deseja e determina. Nesta modalidade de poder, a pessoa que o detém possui também o poder legal de punir e recompensar comportamentos.

Poder de Coerção

Esta base de poder capacita o seu detentor a punir comportamentos julgados desviantes em relação a padrões aceitáveis, ou suprimir benefícios vigentes. Comumente este poder é veiculado ao poder legítimo. Por exemplo: Um comandante de uma Fragata, ou um Diretor de uma empresa.

Poder de Recompensa

Este poder se caracteriza pelo oferecimento de uma facilidade ou benesse. A supressão de uma sanção também não deixa de ser uma forma de recompensa. Quem tem o poder de punir (coerção), também, possui o de recompensar. São como duas faces de uma mesma moeda. Por exemplo: um líder transacional, ou seja, aquele que recompensa o liderado mediante o seu

desempenho, troca recompensas como pagamento pelos esforços de seus seguidores. Este estilo de liderança está frequentemente presente em nossa sociedade (liderança do tipo “toma lá dá cá”).

Poder de Competência/Perícia

Este é o poder das pessoas que notoriamente tem reconhecidas suas habilidades (expertises) excepcionais em determinado ramo do conhecimento. Pela constatação indiscutível da presença deste atributo, suas opiniões são admiradas, e habitualmente acolhidas, possuindo um peso significativo. Por exemplo: um escritor famoso, um cientista, ou ainda um militar com grande experiência em operações especiais.

Poder de Informação

Detém este poder aqueles indivíduos que têm facilidade de acesso a informações que são julgadas relevantes para entendimento de uma situação ou resolução de uma determinada questão.

Poder de Conexão ou Relacionamento

O seu detentor é bem relacionado, conhece pessoas importantes e com grande poder de influência. É inegável que isto “abre portas” e “cria atalhos”, especialmente no mundo globalizado/informatizado de hoje que demanda agilidade na resolução de problemas.

Poder de Referência/Influência

Segundo FRENCH e RAVEN, ao contrário dos demais poderes que podem ser habitualmente exercidos por chefes, gestores e líderes, este é de uso exclusivo dos líderes, somente eles o possuem. Ele se caracteriza pela capacidade de transformar os seguidores, fazendo com que não apenas se acomodem ou até mesmo cooperem, mas, principalmente, internalizem a necessidade do atingimento dos propósitos do grupo. Sua posse potencializa sobremodo a capacidade persuasiva de seu detentor (o líder).

Com mais de 50 anos de vida militar e já ultrapassando uma década como Instrutor/Professor da disciplina Liderança e da disciplina Ética Militar na Escola Naval, sinto-me muito à vontade para afirmar que o Poder de Referência/Influência, pela plêiade de predicados que possui, converte-se num “locus” de grande significância. Por este fato, entendo que seria conve-

niente, para uma melhor análise e sua plena compreensão, subdividi-lo em dois outros poderes: Poder de Empatia e Poder de Encantamento.

Poder de Empatia

Em um contexto materialista, imediatista, consumista, hedonista, egoísta e coisificante como se vive nos dias de hoje, ser uma pessoa que seja capaz de se colocar no lugar dos outros e que busque compreender os sentimentos de seu semelhante, de fato, é uma raridade; portanto, quem possui este predicado é uma pessoa diferenciada que deve ser valorizada, pois a sua posse é privilégio apenas de poucos. Este poder é essencial para o exercício da liderança transformacional.

Poder de Encantamento

Certamente todos nós já conhecemos alguma pessoa que simplesmente não passou por nossas vidas de uma maneira insossa, sem deixar marcas, mas, sim, foi capaz de nos impactar. Fez com que nós nos identificássemos com ela, transformou-nos em pessoas melhores, caracterizando assim uma liderança transformacional. Enfim, constituiu-se em um modelo que nos despertou o desejo de crescer e sermos melhores na vida pessoal, social e profissional. A título de exemplo, podemos citar alguns expoentes mundiais possuidores deste poder: MARTIN LUTHER KING JUNIOR, MAHATMA GANDHI, etc. Evidentemente que o poder de encantar não se restringe somente a esses ícones, mas também a pessoas nem tão famosas, como talvez alguém que marcou a nossa história de forma tão indelével que não nos permitiu que a deixássemos cair no esquecimento: aquele professor do ensino médio; nosso primeiro patrão; talvez aquele amigo que era capaz de se envolver voluntariamente nos problemas dos outros na busca de uma solução; todos eles, de alguma maneira, contribuíram para a construção da pessoa maravilhosa que somos atualmente.

Não obstante essa plêiade de aspectos positivos, o poder de encantamento pode às vezes ser manipulado pelos líderes para alcançar propósitos nem tão virtuosos, aproveitando-se do poder de encantar para alienar seus seguidores e arrastá-los segundo seus próprios interesses escusos. Neste caso ele é nocivo e pode acarretar consequências danosas para toda uma coletividade, através da corrupção, da violência e da destruição generalizada, como por exemplo: HITLER na Alemanha; STALIN na URSS; POL POT no Camboja; e outros líderes corruptos que povoam as manchetes das mídias atualmente.

Esta deformação comportamental (alienação) dos liderados resultante do encantamento com o líder frequentemente os leva a irreflexão e ao radicalismo; portanto, cabe ao líder responsável – transformacional (virtuoso) – a sensibilidade para perceber o início (contágio) desta patologia e a debelar pronta e sistematicamente, fazendo-os compreender suas consequências deletérias.

Isto é um alerta! Temos a obrigação de exigir transparência nas ações de todos, principalmente daqueles que detêm predicados que os envolvem em um manto carismático, “acima do bem e do mal”, pois seu poder de persuasão e convencimento os habilita a se tornarem intocáveis, “semideuses”.

4 – PAPÉIS ADMINISTRATIVOS

Na vida em sociedade as pessoas se estruturam em grupos e subgrupos de forma a otimizar os relacionamentos e, desta maneira, criarem condições para facilitar o atingimento de objetivos/propósitos que permitirão um viver coletivo mais saudável e duradouro.

Nessa empreitada há que se definir uma hierarquia, onde as pessoas assumem papéis sociais condizentes com as responsabilidades inerentes a cada uma de suas funções. Um mandando e outras obedecendo.

Na prática são formados elementos coletivos constituídos em uma estrutura lógica que normalmente é dirigida/orientada por indivíduos escolhidos por critérios diversos, visando sempre mobilizar estes cargos com os mais habilitados para o seu exercício.

Na análise dos papéis administrativos, habitualmente se constata uma tendência em grande parte dos estudos, mormente de liderança, a polarizá-la entre o Líder e o Chefe, como se nada além fosse importante ou requerido. Na realidade a vida não é tão simplória, reduzindo os fatos apenas a uma visão dicotômica; ela é complexa e comporta uma gradualidade, ou seja, vários tons de cinza. Desta forma, ao se decidir realizar um estudo consistente, se torna mandatário conhecer não só os extremos como sobretudo, o(s) elemento(s) que os intermedeia(m).

4.1 – O Chefe

O Chefe nos estudos é sempre rotulado como o antípoda do líder. Uma pessoa autocrática, que não compartilha com os subordinados o processo decisório; autoritário mesmo; normalmente insensível, que não

leva em consideração que está lidando com pessoas e não com objetos. Um ser distante, o qual somente se preocupa com metas, pecando decisivamente quanto ao atributo empatia. Nem sempre é competente, porém se vale de sua posição hierárquica para impor sua autoridade. Não valoriza intelectualmente seus companheiros de trabalho, evitando delegar autoridade, e, quando o faz, não os apoia nem é condescendente quando ocorre algum erro, sempre imputando a responsabilidade aos executores, a despeito de frequentemente não os ter capacitado para a tarefa.

Devido ao seu comportamento, em sua maioria, valoriza os bajuladores, criando um péssimo clima no local de trabalho, deteriorando o relacionamento do pessoal, fomentando uma insatisfação e desmotivação generalizada. Evidentemente não é também admirado e sequer tolerado, o que compromete o rendimento, gerando uma retroalimentação nociva neste processo de desintegração administrativa.

Apesar dos inúmeros atributos negativos, devido à sua posição de mando, o chefe pode ser uma pessoa bem informada e relacionada, no que o ajuda a consolidar seu status. Quando o alto escalão não é muito participativo, as ações são deixadas nas mãos dos níveis inferiores, perpetuando assim os vícios e incompetências.

4.2 – O Líder

A pessoa do líder por sua vez possui luz própria. É capaz de influenciar seus seguidores a segui-lo voluntariamente. Emana confiança através da convicção de suas decisões. É coerente, praticando aquilo que diz (dando Exemplo). Seu comportamento pode ou não ser pautado sobre valores virtuosos.

Líder Virtuoso

Suas ações são embasadas em princípios eticamente virtuosos; reconhece e valoriza o trabalho dos outros, sendo capaz de corrigi-los, quando necessário, de maneira cordata e professoral.

Em situações limites, não perde o controle, mantendo sua estabilidade emocional. Sabe ser rígido e exigente; porém, quando percebe hesitação e fragilidade em seus seguidores, demonstra toda sua empatia, ouvindo, procurando compreender, e, sobretudo, disponibilizando-se para lhes apoiá-los.

Interage ativamente com seus seguidores, estimulando-os intelectualmente (praticando a delegação –

empowerment) e fornecendo constantemente *feedbacks*, a fim de orientá-los e/ou redirecioná-los para o cumprimento eficiente da missão.

Durante a realização dos trabalhos, preocupa-se em implantar na mente e nos corações dos seguidores uma visão (inspiração motivadora), de maneira que possam vislumbrar uma grandeza naquilo que estão fazendo. Por meio do seu viver, é capaz de encantar a todos, reforçando permanentemente o desejo de ser modelo, internalizando seu modo de ser naqueles que o seguem.

É competente profissionalmente, sendo organizado e diligente em todos os seus procedimentos. Não se esquivava de suas responsabilidades, assumindo-as de pronto, seja nos contextos positivos seja nos negativos. Mesmo nos casos em que tenha delegado autoridade para a realização de alguma tarefa e algo inapropriado venha a ocorrer, o líder assume sua responsabilidade, evitando culpar o executor, na busca de se preservar.

É bem informado, mantendo-se sempre atualizado sobre tudo o que envolve o seu *métier*, assim como também com relação a assuntos diversos (conhecimentos gerais), pois muitas vezes, as soluções dos problemas são encontradas em outras situações, que a princípio nos pareciam improváveis.

É bem relacionado com todos: seguidores, colaterais, superiores, bem como pessoas diversas (autoridades, empresários etc). Por meio desta *Networking* amplia o seu campo de influência e poder, facilitando a solução de problemas.

Líder Não Virtuoso

No entanto, quando o líder se vale de seus atributos persuasivos para manipular seus liderados, buscando atingir propósitos muitas vezes escusos, ele não deixa de ser líder; simplesmente passa a ser rotulado de líder não virtuoso, por aqueles que não o reconhecem como tal, é claro! Pois, pelos seus seguidores, continuará a ser idolatrado em uma adoração quase “religiosa”. Atualmente, mais do que nunca, temos convivido com esta patologia comportamental coletiva, acarretando divisão, dissenção, e um atraso e descrédito jamais visto em nosso País.

Essa liderança egoísta, interesseira, hipócrita e insaciável de vaidades, como já foi mencionado anteriormente, é caracterizada como de mão única, porque não se julga capaz de aprender com seus liderados, mas sim se enxerga como autossuficiente; ao contrário do líder virtuoso que caminha lado a lado com seus admira-

dores, ensinando e aprendendo, na busca incessante de um convívio que seja profícuo para todos, ou seja, praticando uma liderança transformacional.

4.3 – O Gerente

Como foi supramencionado, os papéis administrativos que mais se destacam, não só por seus posicionamentos extremados, como também pela sua importância, são o de Chefe e o de Líder; entretanto, todos sabemos da real existência da figura do gerente, que neste estudo é representado por aquele indivíduo que detém tanto alguns aspectos do Chefe (positivos e negativos) quanto dos líderes.

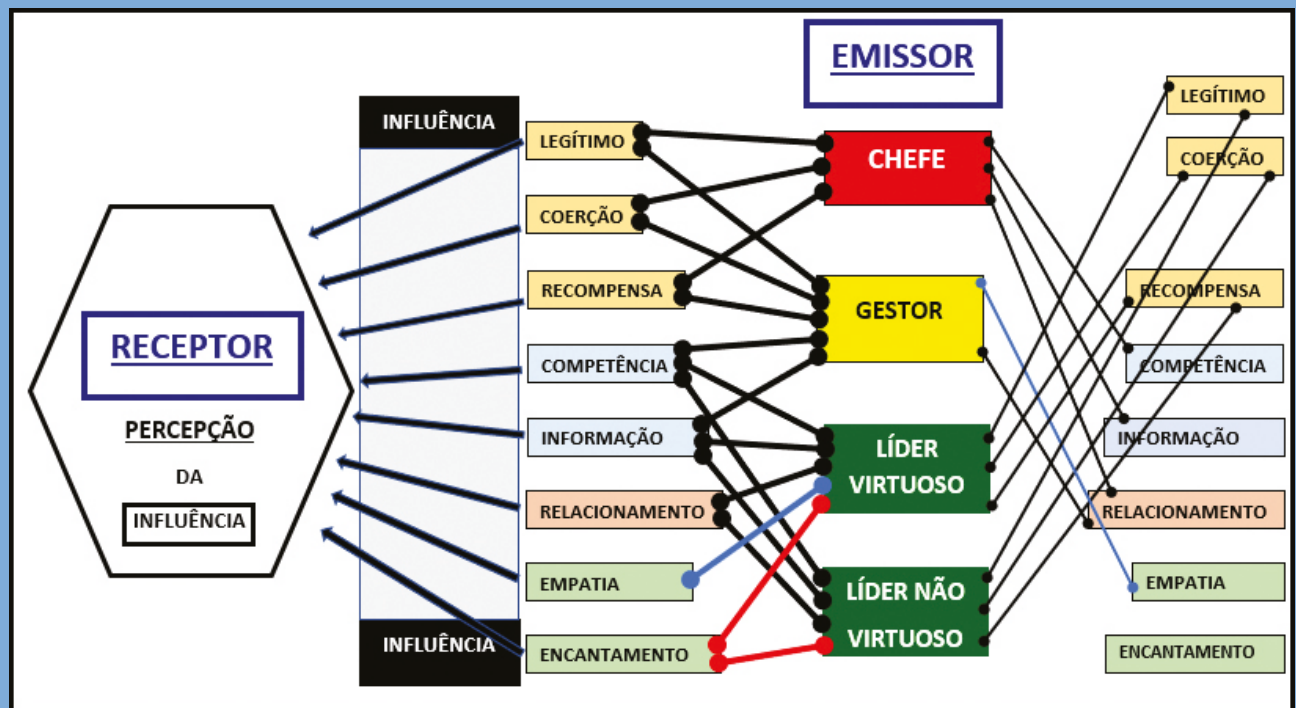
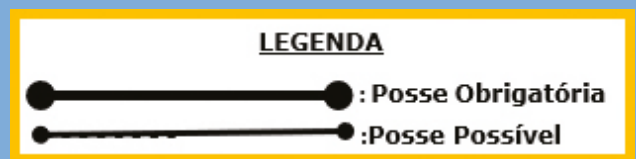
No dia a dia em nossas instituições certamente convivemos com pessoas com este perfil. Estão em posições formais, são competentes e bem informadas. Em seus relacionamentos com os subordinados, demonstram frequentemente equilíbrio, empatia e bom senso; entretanto, falta alguma coisa. Às vezes o gerente é hermético, tímido mesmo. Em situações estressantes, hesita e não interfere, deixando os acontecimentos seguirem seus caminhos naturais. Normalmente é bem informado, o que o ajuda na condução das tarefas afetas às suas atribuições; por sua vez, devido ao seu temperamento, pode não ter uma boa

rede de relacionamentos, o que dificulta, sobretudo, o seu acesso aos escalões superiores.

Não é difícil trabalhar com gerentes. A instituição caminha e atinge os seus propósitos, mas, eles são incapazes de despertar no pessoal o êlã e o brilho nos olhos; enfim, falta-lhes a aura que caracteriza o líder. Todos reconhecem o seu esforço, sua boa vontade, seu afincamento na perseguição das metas, porém, eles não encantam, nem criam condições para gerar motivação, aquele algo mais que permita às pessoas darem o seu melhor, ou seja, a ultrapassarem os seus próprios limites.

5 – OS PAPÉIS ADMINISTRATIVOS E AS BASES DE PODER

Conhecedores que somos das Bases de Poder e dos Papéis Administrativos, estamos agora em condições de os correlacionar, pretendendo nesta empreitada enunciar quais bases são compulsórias e quais são subsidiárias para o exercício destes papéis (ver anexo).



Anexo – As bases de poder e as funções gerenciais

5.1 – Os Poderes do Chefe

Para o exercício da chefia é mandatório o Poder Legítimo, ou legitimado de alguma forma; daí decorrendo naturalmente a posse dos Poderes de Coerção e Recompensa. Portanto, é suficiente somente possuir o Poder Legítimo para ser um chefe. Simples não! Basta uma designação formalizada para qualquer indivíduo ficar poderoso.

Porém, como vimos anteriormente, a autorização para mandar não arrasta consigo o desejo voluntário de obedecer. O que nos permite afirmar categoricamente que o chefe não possui o Poder de Empatia, nem de Encantamento.

Não obstante o chefe esteja repleto de atributos nem tanto louváveis, ele pode (não é uma certeza) ser um profissional competente (Poder de Competência/Perícia), bem informado (Poder de Informação), e habilidoso em construir uma rede expressiva de relacionamentos (Poder de Conexão/Relacionamento).

5.2 – Os Poderes do Gerente

Quanto ao papel de gerente, o seu exercício pressupõe normalmente a posse de dois outros poderes além daqueles obrigatoriamente exigidos para o chefe (Legítimo, Coerção e Recompensa), ou seja, o Poder de Competência/Perícia e de Informação.

Comumente o gerente, como foi supramencionado, estabelece um bom ambiente de trabalho, é sensível aos reclamos dos seus subordinados e, desta forma, pode possuir o Poder de Empatia. Por ser um bom profissional precisa estar sempre bem informado, o que requer usualmente a posse do Poder de Informação para lhe subsidiar em suas decisões.

Entretanto, falta-lhe algo, o Poder de Encantamento, apesar de que às vezes pode estabelecer relacionamentos saudáveis e profícuos, permitindo assim a posse do Poder de Conexão/Relacionamento.

5.3 – Os Poderes do Líder

Sem dúvida, a liderança é o papel administrativo mais cobiçado, pois congrega nas mãos de um único indivíduo um arsenal de poderes que o habilita a empreender suas atribuições de maneira quase natural. Seu poder de persuasão torna o exercício da liderança apanágio de um seletivo grupo de eleitos. Não que sejam super-homens ou pessoas “iluminadas”; mas, certamente, são pessoas especiais, separadas mesmo, que,

além de serem detentoras de raros predicados, exercem suas funções de maneira diferenciada, persuadindo seus seguidores a atingir os propósitos por eles eleitos como fundamentais para o cumprimento da missão, seja ela qual for: para o bem ou mal.

O único poder que o líder pode dispensar é o Poder Legítimo; isto se dá no caso do líder informal, que surge espontaneamente desvinculado de uma escala hierárquica formalizada. Nas outras situações, quando o líder detém o Poder Legítimo (é um líder formal), ele pode possuir até mesmo os oito (8) poderes, dependendo se ele é ou não um líder virtuoso, evidentemente.

Líder Virtuoso

Este é o tipo de líder que prontamente imaginamos quando o assunto é liderança. Uma pessoa que pauta suas ações por valores virtuosos, sempre consultando suas boas referências antes da adoção de qualquer comportamento. Para que isto possa se consumir, estes líderes têm que possuir obrigatoriamente quase todos os poderes, como vimos anteriormente, inclusive, e sobretudo, o de Encantamento e de Empatia.

Líder Não Virtuoso

Apesar de nossa “inocência” intelectual/conceitual, sabemos que a realidade nos revela de forma escancarada a existência de líderes desprovidos de quaisquer referenciais virtuosos a balizar suas atitudes. Nestes casos, que reputo serem a maioria, esses indivíduos detêm, como líderes que são, quase todos os poderes; no entanto, seguramente são desprovidos do Poder de Empatia, porque, cientes de seu magnetismo pessoal, se engodam na certeza de sua “santidade” e “onipotência”, condições que os levam a se sentirem autossuficientes, não carecendo, assim, de fazer nada de mais para agradar (conquistar) a ninguém, confiantes que estão de seu próprio “brilho”.

6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Talvez não tenha sido uma grande surpresa, porém certamente não era do conhecimento geral que o poder se diversificava em tantas e diferentes formas. Contudo, isto efetivamente acontece, propiciando condições, através de suas manifestações, para o exercício dos papéis administrativos de chefia, gestão e liderança.

Como consequência do nosso aprofundamento no estudo das Bases de Poder, constatamos a existência de uma considerável uniformidade de entendimentos entre os estudiosos do assunto, não só a respeito do seu número, bem como quanto à sua caracterização, haja vista, sobretudo, a manutenção das cinco (5) bases de FRENCH e RAVEN, estabelecidas em meados do século passado, e que ainda são plenamente aceitas. As novidades foram as inclusões posteriores de outras, que aportaram uma maior abrangência e ambientação àquelas.

Em nossa percepção, entendemos também que a Base de Poder de Referência/Influência é muito ampla, comportando outras em seu bojo, podendo ser, portanto, subdividida em Poder de Empatia e Poder de Encantamento, mesmo porque diferentes papéis administrativos requerem uma ou outra, ou as duas simultaneamente, como é o caso da Liderança virtuosa.

Verificamos ainda que há um crescendo de exigências desde o papel administrativo de Chefia até o de Liderança, e isto se traduz não só por meio do número das Bases de Poder requeridas por cada um daqueles

papéis, como principalmente pela qualidade e, sobretudo, a dificuldade de sua consecução.

Creemos que, ao explicitar as Bases de Poder necessárias para o bom exercício de cada papel administrativo, oferecemos um caminho para o seu atingimento. Você quer ser apenas um chefe? Ser um bom gestor já lhe basta? Ou o seu alvo se localiza lá no topo – ser um líder? E que tipo de líder? Depende dos seus propósitos, dos desafios que você pretenda enfrentar e da sua força de vontade para ultrapassá-los.

Malgrado toda a diligência na exploração deste tema, se torna basilar a compreensão de que ele se refere fundamentalmente ao comportamento humano e as suas complexas inter-relações; por conseguinte, pode gerar efeitos surpreendentes que contrariem a lógica antes estatuída, o que não acontece naturalmente na abordagem de assuntos menos subjetivos. Ademais, apenas um singelo artigo como este seria incapaz de esgotar um estudo de tamanha envergadura e relevância, exigindo, portanto, que os interessados busquem outras fontes mais específicas e densas, a fim de conhecê-lo em suas minudências.

REFERÊNCIAS

FRENCH, J. R. P., RAVEN, B. The bases of social power. In D. Cartwright and A. Zander. Group dynamics. New York: Harper & Row, 1959.

_____. The bases of social power. In CATWRIGHT, D. (Ed.). Studies in social power. Ann Arbor, MI: Institute for Social Research, 1959.

LIPKIN, Nicole. The Kind of Power That Builds Influence. Disponível em: <<https://www.linkedin.com/pulse/kind-power-builds-influence-nicole-lipkin-psy-d-m-b-a/>>. Consultado em: 22/05/2018.

PFEFFER, Jeffrey. **Power: Why some people have it – and others don't**. HarperCollins Publisher, 2010. USA, New York.

RAVEN, B. Social influence and power. In I.D. Steiner & M. Fishbein (Eds.), Current studies in social psychology (pp. 371–382). New York: Holt, Rinehart, Winston, 1965.

_____. The bases of power: origins and recent development. Journal of Social Issues, v.49, n. 4, p. 227-251, 1993.

Wikipedia. French and Raven's bases of power. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/French_and_Raven%27s_bases_of_power>. Consultado em: 22/05/2018.



Ilustração: Minh Uong/The New York Times

DEZ ANOS DA CRISE DO MERCADO IMOBILIÁRIO NORTE-AMERICANO SOB A ÓTICA PÓS-KEYNESIANA

“É surpreendente em que coisas tolas pode-se acreditar temporariamente se se pensa sozinho por tempo demasiado, particularmente na Economia (bem como nas outras ciências morais), em que muitas vezes é impossível submeter as ideias que se tem a um teste conclusivo, quer formal quer experimental.”
John M. Keynes

Aspirante Patrick Marques Diniz

INTRODUÇÃO

Ao longo do tempo, o comportamento dinâmico e mutável da economia parece alterar sua maneira de funcionamento ou, ao menos, apresentar fatos intrínsecos a sua natureza antes adormecidos, legitimando, desta forma, novas maneiras de interpretação ao seu respeito bem como o resgate a teorias que outrora fo-

ram suprimidas. Com o desenvolvimento das sociedades, as escolas de pensamento econômico vêm introduzindo novos conceitos antropológicos, psicológicos, sociológicos e tecnológicos que impactam diretamente na compreensão desse complexo relacionamento entre necessidades infinitas e recursos finitos.

As primeiras ideias filosoficamente basilares da economia como a conhecemos hoje remontam a anos anteriores a Cristo. Aproximadamente em 380 a.C. Platão descreveu a cidade-estado ideal na qual a propriedade pertenceria a todos, em contrapartida alguns anos mais tarde Aristóteles argumentaria a favor da propriedade privada, fazendo ressalvas quanto à validade do acúmulo de dinheiro como fim em si mesmo. Nesta época, a maneira de negociar já havia evoluído do escambo para a utilização de moedas em algumas partes do mundo. As moedas mais antigas de que se tem conhecimento foram produzidas na ilha grega de Egina em 700 a.C.

Questões morais e religiosas nortearam durante anos os assuntos do mercado. Já no século XIII, São Tomás de Aquino, por exemplo, questionou o que viria a ser o preço justo, ressaltando preocupações morais no tocante ao assunto. Para ele, os comerciantes deveriam evitar o lucro excessivo, o que constituiria um pecado e uma imoralidade, já que haveria prejuízo por parte do comprador.

As preocupações que pairavam sob as mentes destes grandes pensadores dispunham de peso e medida aparentemente distintas das contemporâneas, as ponderações tinham cunho mais primordial, justamente pelo fato de ser uma ciência que ainda engatinhava. Tão logo pôs-se a andar, surgiram, então, o mercantilismo advogado por THOMAS MUN, o Liberalismo de ADAM SMITH, a Economia Clássica de RICARDO, *O Capital* de Marx, as ferrenhas críticas de MISES ao modelo econômico Marxista, o Equilíbrio Geral Walrasiano, a Teoria Geral de KEYNES, a Economia Social de Mercado Konradiana, o Monetarismo de FRIEDMAN e HAYEK, a “semente da própria destruição” de MINSKY, dentre outras inúmeras contribuições.

As Escolas principais de pensamento acabam sofrendo releituras e adaptações ao longo do tempo, do espaço e de acordo com a introdução de inovações tecnológicas. Nesse sentido, uma série de autores próximos a KEYNES como KAHN, JOAN ROBINSON e alguns admiradores de seu trabalho dão início à Escola pós-keynesiana de pensamento.

Com relação a esta corrente, por possuir alto enfoque nas questões ligadas ao papel das instituições financeiras no funcionamento da economia monetarista, adequa-se muito bem ao papel de instrumento de análise à recente crise que teve início no mercado imobiliário estadunidense. Por isso, será utilizada como tal para elucidar suas causas e possíveis consequências

sob o ponto de vista de um dos principais nomes pós-keynesianos, HYMAN MINSKY.

Os objetivos do trabalho são resumidos a: i) descrever brevemente o aparato teórico utilizado; ii) elucidar do que se trata uma crise capitalista pelo ponto de vista da corrente de pensamento adotada e; iii) explicar algumas de suas principais consequências nas sociedades norte-americana e brasileira dez anos após seu início.

O artigo divide-se em 4 seções: a primeira acabou por introduzir um breve e simbólico histórico do desenvolvimento do pensamento econômico, culminando nos dias atuais e na problemática de pesquisa em foco; a segunda parte dispõe do aparato teórico pós-keynesiano que servirá de base analítica para as motivações e desfechos correlatos à crise de 2008, bem como da visão da Escola a respeito das disfunções que podem levar a crises no sistema capitalista; quanto ao terceiro tópico, versa diretamente sobre aspectos atinentes à crise do mercado imobiliário e seus desdobramentos práticos; a quarta parte encerra com as considerações finais.

A ESCOLA PÓS-KEYNESIANA

Do Aparato Teórico

A Escola possui duas importantes vertentes de pensamento, uma inglesa e outra norte-americana. Do lado inglês, conta-se com um diversificado grupo de economistas de Cambridge, figuram nomes como NICHOLAS KALDOR, JOAN ROBINSON e RICHARD KAHN. Na corrente norte-americana, PAUL DAVISON, SIDNEY WEINTRAUB e HYMAN MINSKY. Sendo estes renomados economistas os principais contribuintes fundadores da macroeconomia pós-keynesiana.

As discussões mais recorrentes são centradas em assuntos primordiais como: o papel da incerteza dos agentes no processo de tomada de decisão, o real papel da moeda e a participação das instituições financeiras na dinâmica econômica tanto a nível país quanto a nível global.

De acordo com PALLEY (1996), o basilar pós-keynesiano dispõe dos seguintes pilares teóricos: i) a significância do conflito social sobre a distribuição de renda; ii) o papel central da demanda agregada na determinação do nível de atividade; iii) a inabilidade do ajuste de salário nominal de garantir emprego pleno; iv) a natureza endógena da moeda; v) a importância

do financiamento de dívidas no processo macroeconômico; e vi) a natureza fundamentalmente mutável das expectativas dos agentes sobre um futuro incerto.

A visão de um mercado eficiente e de crises financeiras resultantes de choques inesperados de oferta é rejeitada pelos pós-keynesianos; para eles, o clima de incerteza característico da economia norteadada por instituições financeiras influencia diretamente as decisões dos agentes quanto à preferência por liquidez.

Fazendo uma breve comparação com o modelo IS-LM (*Invest Saving – Liquid Money*) de HICKS, nota-se que os pós-keynesianos reconhecem a distinção dos lados financeiro e real da economia, mas não o funcionamento independente deles entre si como propunha o referido modelo. Para eles, distúrbios em qualquer uma das partes acarretaria uma consequência para a outra.

Além disso, a ideia de um suprimento de moeda criado de maneira exógena, também característica do IS-LM, é substituída pelo conceito de endogeneidade da moeda. A disponibilidade de moeda é determinada pelas ações dos sistemas bancários e dos intermediários financeiros, exemplo disso é a retenção de divisas estrangeiras pelos Estados visando equilibrar a taxa cambial.

Uma das questões resolvidas pela Escola é justamente a “não neutralidade da moeda no longo prazo”: supõe-se uma economia na qual existam apenas moeda e capital como ativos e que, além disso, no equilíbrio de longo prazo, a remuneração da moeda seja uma função inversa ao preço do capital. Posteriormente, deduz-se facilmente que uma variação positiva no estoque de moeda disponível neste mercado culminaria num rearranjo produtivo desta economia em direção a um aumento na produção de bens de capital, isto é, uma elevação dos investimentos, o que evidenciaria a não neutralidade da moeda.

Crises capitalistas para os pós-keynesianos

Pelo lado da corrente norte-americana, HYMAN MINSKY procurou dedicar-se primordialmente ao estudo das crises financeiras. Em Harvard, sob influência de JOSEPH SHUMPETER, alimentou suas conjecturas com conceitos como o de “ciclo econômico”, tema abordado e aprofundado por seu tutor. Em 1954, o economista obteve seu título de Doutor sob a orientação do mestre.

Na visão de MINSKY, a disposição estrutural intrínseca ao mercado propiciaria a especulação financeira em tempos de prolongada prosperidade, o que

implicaria afetar o lado real em um momento posterior, já que as “bolhas” nos preços dos ativos chegariam a um ponto tal de insustentabilidade no qual os tomadores de crédito não conseguiriam pagar nem os juros nem o principal, isto é, caso os preços dos ativos cresçam a taxas menores que os dos juros dos empréstimos, é possível haver inadimplência, culminando em uma crise sistêmica.

A releitura do autor sobre a obra da Teoria Geral de KEYNES teve como um de seus produtos a chamada “Financial Instability Hypothesis”, isto é, a Hipótese de Instabilidade Financeira que, resumidamente, propunha que as decisões de investimento estariam diretamente ligadas aos mecanismos de financiamento à disposição no mercado – posteriormente à crise de 2008 veio a reforçar esta teoria. O relacionamento entre as expectativas num futuro incerto e os tipos de ativos financeiros com suas variadas combinações de retorno, liquidez e risco influenciaria diretamente o nível de investimento na economia.

De acordo com SILVA (2010), as três posições de financiamento propostas por Minsky se dividiam da seguinte maneira: *Hedge*, o financiamento mais conservador, no qual o fluxo de receita esperada supera as saídas de pagamento do empréstimo; *Especulativa*, a renda paga só os juros e não o empréstimo em si; e *Ponzi*, o fluxo de receita gerado sequer paga os juros. A postura do investidor *Ponzi* se justificaria pela confiança demasiada gerada por um longo período de altíssima estabilidade financeira em um determinado mercado, algo que incentivaria uma especulação tão grande ao ponto de esses investidores assumirem um elevadíssimo risco no curto prazo, na esperança de que no longo prazo o valor do ativo superasse o valor do financiamento.

A interpretação deste economista da esquerda política é que as crises são inerentes ao sistema capitalista. Em suas palavras:

Since this recent financial instability is a recurrence of phenomena that regularly characterized our economy before World War II, it is reasonable to view financial crises as systemic, rather than accidental, events. From this perspective, the anomaly is the twenty years after World War II during which financial crises were absent, which can be explained by the extremely robust financial structure that resulted from a Great War following hard upon a deep depression. (MINSKY, 1982)

O economista afirmou ainda que as grandes depressões seriam fruto de um governo pequeno e um banco central tímido, ou seja, um que não tenha atitudes intervencionistas. Ao passo que uma grande estagnação seria graças a um governo grande e um banco central cujas intervenções são demasiadamente forçadas.

Como soluções também citou três possíveis linhas de ação e os problemas associados a cada uma. Em primeiro lugar o banco central poderia socorrer o sistema bancário, mas tal medida poderia acabar por gerar maior instabilidade, já que o exemplo poderia incitar outros bancos a assumirem posturas arriscadas na esperança de serem salvos caso algo desse errado. A segunda possibilidade, aumentar a dívida pública, no entanto até os governos têm dificuldade de financiar dívidas numa crise. Terceiro, os mercados financeiros seriam sujeitados a uma regulamentação mais rígida, posição que julgava a mais acertada no longo prazo.

A CRISE DE 2008

A crise teve início em meados de 2006, quando a economia norte-americana sofreu uma estagnação, as rendas caíram e a demanda por casas e apartamentos decresceu bruscamente. Ocorreu que a partir de 1970 os financiamentos para compra de imóveis eram feitos através de hipotecas, de maneira a garantir o pagamento dos juros e do principal.

A partir de 1990, um período de prolongado crescimento implicou em aumento no preço das residências, o que acabou gerando um efeito em massa de tomada de empréstimos, já que havia a esperança de os preços subirem ainda mais.

O sistema financeiro passou a oferecer hipotecas *Ponzi* a mutuários cujas rendas eram tão baixas que mal pagavam os juros do empréstimo. Além disso, os bancos tinham uma relação suspeita com as agências de classificação de risco, davam-lhes notas máximas para produtos de alto risco, muitos deles ligados aos financiamentos hipotecários. Acontece que quanto mais gente entrasse no mercado, mais os preços se elevavam, e com a estagnação de 2006 a dinâmica foi condenada ao fracasso.

Em 2007 a especulação chegou ao ponto de inflexão, dando início à escalada da crise, esse ponto ficou popularmente conhecido como “momento MINSKY”. A crise do setor imobiliário deixou os bancos com dívidas colossais. O episódio mais emblemático foi a fa-

lência do LEHMANN BROTHERS, cuja história se confundia com a de Wall Street.

A postura inicial do governo foi de inércia ao acontecimento:

No entanto, desta vez, o Fed (Federal Reserve), comandado por Ben Bernanke, preferiu observar tudo à distância sem se envolver. A ideia era usar o banco de exemplo para “moralizar” o mercado financeiro do país, que havia se alavancado demais em operações de alto risco. (UMPIERES, 2018)

Meses depois, o Sistema de Reserva Federal dos Estados Unidos, utilizando-se de dinheiro proveniente de tributos, anunciou injeções de liquidez na casa dos trilhões no mercado, acabou intercedendo em fusões e aquisições para salvar algumas instituições financeiras. A não intervenção teria sido pior.

A partir de 2015, a economia dos Estados Unidos começou a crescer livre do aparato estatal para apoiá-la. A taxa de desemprego, que durante a crise alcançou 10%, caiu para 3,9%. Apesar da retomada de crescimento econômico, a recuperação se deu de maneira desigual. Atualmente, um em cada seis americanos vive em áreas onde o desemprego piorou.

De acordo com um estudo da Universidade de Georgetown, os mais de 11 milhões de empregos gerados após a crise foram distribuídos da seguinte maneira: 39% para profissionais com graduação; 33% para profissionais com pós-graduação; 27% para aqueles com curso superior mais simples de dois anos; e apenas 0,8% para quem cursou no máximo ensino médio. Isso significa dizer que uma grande parcela das pessoas que perderam emprego na crise ainda continua desempregada.

No Brasil, o governo, à época, tomou medidas de incentivo à economia como a isenção do IPI para alguns carros, impulsionando o consumo. Ficou famosa a frase otimista, ou talvez irresponsável, do ex-presidente LULA: “A crise Americana, ela lá é um tsunami, aqui ela vai chegar uma marolinha”.

Para OREIRO (2011), algumas das principais conclusões aprendidas com a crise no que diz respeito ao Brasil foram: uma regulamentação prudente parece ser muito importante, apesar de que o seu excesso pode prejudicar o sistema, afetando-o negativamente; os bancos parecem mais inclinados a engajar em operações de risco quanto mais houver desregulamentação; bancos federais tiveram um papel fundamental

durante o período contagioso da crise na economia Brasileira, demonstrando como suas presenças são cruciais em momentos de adversidade nos mercados de crédito.

O Brasil, que em um primeiro momento não sentiu tanto os impactos da crise, não pode, nos dias atuais, deixar de considerá-los. Após dois anos e meio em recessão, a economia chegou a encolher 8%, o país apresenta crescimento lento, chegando a 2018 com desemprego alto, agravado pelos últimos acontecimentos políticos que abalaram a confiança do mercado internacional, tamanha a instabilidade política.

No entanto, o mercado expressou reações de aprovação quando o então candidato a presidência JAIR BOLSONARO teve a votação mais expressiva no primeiro turno. Após sua vitória no segundo turno, empresas a exemplo da Havan, do grupo Kyly, etc. declararam investimentos milionários no país para os próximos anos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através da utilização da fundamentação teórica pós-keynesiana, especificamente pela visão do autor utilizado, fica evidente a correlação positiva entre as hipóteses por ele apresentadas no que diz respeito ao aumento da especulação financeira frente a um mercado que passa por longo crescimento e, mais que isso, a culminação numa crise quando a bolha financeira estoura, como o ocorrido no setor imobiliário dos EUA. Não à toa as ideias do autor voltaram à tona com tanta expressividade após os acontecimentos de 2008.

Entretanto, pareceu errar quanto ao local de origem da crise, apostou em um país cujo governo seria

fraco, algo que não se confirmou, haja vista que a crise teve sua origem naquele que é a maior referência político-militar mundial.

Por outro lado, quando ponderou quanto às possíveis vias de resolução, indicou que a tentativa de socorro ao sistema bancário poderia causar ainda mais instabilidade, não se tratando, portanto, de atitude muito aconselhável. Tal postura pareceu ser adotada pela *Federal Reserve* num primeiro momento, atitude materializada no pedido de concordata do LEHMAN BROTHERS.

As consequências da crise foram devastadoras, tanto para os EUA quanto para a grande parte do globo. Especificamente em solo norte-americano, o crédito ficou escasso, a demanda travou, empresas demitiram e fecharam as portas. Milhões de pessoas perderam seus empregos depois de a bolha financeira estourar.

Quanto ao Brasil, as avaliações de OREIRO a respeito do mercado Brasileiro no pós-crise foram favoráveis às suposições apresentadas por MINSKY, tanto no que tange aos benefícios de um Banco Central que se faz presente, quanto aos trazidos por uma regulamentação mais restrita no setor financeiro – ambos observados no Brasil –, fato que leva a crer que a crise poderia ter sido pior internamente caso esses dois fatores não estivessem dispostos dessa maneira.

Portanto, com base no exposto acima, MINSKY parece ter sido feliz, tanto em suas conjecturas a respeito de um possível futuro no qual haveria uma nova crise de grande monta global ligada a falhas intrínsecas ao modelo capitalista, bem como das consequências decorrentes das possíveis posturas para tentar saná-la. Todavia, a estrutura capitalista parece sempre disposta a se reinventar e superar os períodos de baixa.

REFERÊNCIAS

ARESTIS, Philip; SOBREIRA, Rogerio; OREIRO, José L. **An Assessment of the global impact of the financial crisis.** New York: Palgrave Macmillan, 2011.

CIMENTI, Carolina; GAZIO, Anderson. **Ecos da crise: quebra do banco Lehman Brothers completa 10 anos.** 2018. Disponível em: < <http://g1.globo.com/globo-news/jornal-globo-news/videos/v/ecos-da-crise-quebra-do-banco-lehman-brothers-completa-10-anos/7014238/>>. Acesso em: 8 out. 2018.

KISHTAINY, N. et al. **O Livro da Economia.** Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Globo, 2013.

MINSKY, Hyman. **Can it happen again?** New York: Routledge Classics, 2016.

PALLEY, Thomas I. **Post Keynesian Economics: Debt, Distribution and the Macro Economy.** Houndmills: Macmillan Press, 1996.

SILVA, Gustavo T. Ferreira da. **As crises financeiras mundiais de 1929 e 2008: uma análise comparativa a partir da abordagem pós-keynesiana.** 2010. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul.

TURCI, Fabio. **Dez anos depois da crise de 2008, economia americana não se recuperou por igual.** 2018. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/7018839/>>. Acesso em: 28 set. 2018.

UMPIERES, Rodrigo T. **10 anos da crise: o dia em que o Lehman Brothers desmoronou 94% em Wall Street.** 2018. Disponível em: <<https://www.infomoney.com.br/mercados/noticia/7616719/10-anos-da-crise-o-dia-em-que-o-lehman-brothers-desmoronou-94-em-wall-street>>. Acesso em: 11 nov. 2018.

A Chave para Projetos de Defesa



A EMGEPRON gerencia projetos de interesse da Marinha do Brasil e da Administração Pública, executa atividades vinculadas à obtenção e manutenção do material militar naval, assim como de outras atividades correlatas, a fim de contribuir para o fortalecimento da Indústria Militar de Defesa, com qualidade e ética.



Figura 1 – GptOpFuzNav em contato com comunidades remotas (Escola na ilha de La Gonaive)

Fonte: o autor

COORDENAÇÃO CIVIL-MILITAR: UMA NOVA FERRAMENTA PARA DISSOLUÇÃO DE CONFLITOS ARMADOS

Capitão-Tenente (FN) Raphael do Couto Pereira

INTRODUÇÃO

No século XXI, o foco em se gerenciar conflitos internacionais tem crescido, em especial através de missões de paz multidimensionais, que têm por objetivo perseguir a manutenção da paz no cenário mundial. Isso se dá pelo fato de o panorama global passar por grandes transformações, sejam elas mudanças de costumes, de comportamento do homem na sociedade, de valores, dos meios de comunicação e principalmente das estruturas sociais, políticas e econômicas, sobretu-

do após a Segunda Guerra Mundial e novamente após a dissolução da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, bem como o término da Guerra Fria, com o surgimento de um ambiente multipolar, indefinido, difuso e instável, caracterizado por um rearranjo de forças e pelo aparecimento de conflitos gerados por problemas étnicos, religiosos e políticos, também contribuiu para esse ambiente. Ao mesmo tempo, o número de vetores com grande importância neste novo cenário, tais como as diversas Organizações Não Governamentais (ONGs) e Organismos Internacionais (OIs) cresce-

ram de forma vertiginosa. Tais ONGs e OIs se permearam com outro componente que ascendeu no mesmo período de Pós-Segunda Guerra Mundial e tem crescido de importância: a opinião pública.

Assim sendo, a Coordenação Civil-Militar (*Civil Military Coordination* - CIMIC) foi desenvolvida para atuar como ponto focal da coordenação entre os militares e os diversos componentes civis, policiais, além dessas agências e as comunidades, e se mostrou no decorrer de sua aplicabilidade na história como uma ferramenta propícia para a modelagem do campo de batalha e para o gerenciamento e solução de crises. Além disso, contribuiu sobremaneira para a redução dos efeitos colaterais, ou seja, de perdas materiais e de vidas humanas injustificáveis perante a opinião pública. Desde o fim da Guerra Fria, a Coordenação Civil-Militar tem sido assunto constante pelas potências militares, tendo a sua aplicabilidade ressaltada em diversos conflitos, tais como as do Golfo, do Iraque, do Afeganistão, dos Balcãs entre outras.

SURGIMENTO DA COORDENAÇÃO CIVIL-MILITAR

O surgimento das bases da Coordenação Civil-Militar, como um conceito de aplicação em combate, possui duas vertentes. A primeira, originária das atividades militares e dos combates convencionais pelos Aliados durante a Segunda Guerra Mundial, em conjunto com os Departamentos de Assuntos Civis do Exército dos Estados Unidos e dos de Cooperação Civil-Militar da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) durante o período da Guerra Fria. Isso fica latente na citação abaixo:

Como exemplo, em 1943, os Aliados acrescentaram um Departamento de Assuntos Civis considerável junto dos comandos cen-



Figura 2 – atendimento emergencial à população haitiana

Fonte: o autor

trais. Esses Oficiais de Assuntos Civis trabalhavam em colaboração com os comandos locais e autoridades na realização de projetos de reconstrução do país. (KLOKER, 2009, p. 10 – tradução nossa).

Nesse período as ações tinham por objetivo cuidar dos refugiados e da exploração dos recursos civis pelos militares. Tinham também por meta que os civis não se tornassem vítimas ou interferissem nas ações dos exércitos aliados. Itens básicos de sobrevivência eram entregues por intermédio das estruturas civis para as pessoas afetadas nas áreas sob controle dos aliados. Basicamente, a relação entre civis e militares era do tipo “de cima para baixo”, e os militares estavam no comando. As atividades de Coordenação Civil-Militar durante a Guerra Fria eram similares às desenvolvidas na Segunda Guerra.

Durante os combates, a Coordenação Civil-Militar era realizada por unidades especializadas e era vista como uma função de valoroso suporte operacional para a conquista de objetivos estritamente militares. Os Oficiais que desempenhavam essas funções trabalhavam bem próximos dos comandantes e das autoridades locais através de projetos de reconstrução dos elementos sociais que foram destruídos.



Figura 3 – distribuição de água potável

Fonte: o autor

A segunda vertente advém historicamente do combate nas guerras irregulares, as quais na sua maioria em situações de pós-conflito com a necessidade de se estabelecer complexas operações de paz em que a conciliação de situações políticas, administrativas, sociais, econômicas, policiais e militares se fazia necessária. Essas operações, em sua maioria, não possuem inimigos definidos como em um combate convencional, tendo as forças que combater os chamados “inimigos da paz”. Mais precisamente na década de 90 que essa abordagem diferenciada foi necessária, devido ao crescimento do número de conflitos em menor escala e à mudança da natureza do combate. Os combates passaram a ter como foco a estabilização e pacificação dos ambientes na tentativa de proteger as fronteiras contra quaisquer formas de violência e promovendo, preservando e implementando os acordos de paz. Nesse mister:

Em 1991, a OTAN¹ desenvolveu o conceito estratégico de CIMIC. O conceito era baseado nas experiências adquiridas durante e após a guerra fria. As guerras na Chechênia, ex-Iugoslávia e a Guerra do Golfo (1991) foram completamente diferentes das guerras durante a Guerra Fria. Elas requereram um complexo e uma abordagem completamente diferente pelas forças militares. (KLOKER, 2009, p. 11 – tradução nossa).

Os interesses regionais das superpotências e as suas motivações ideológicas desapareceram e novos conflitos entre Estados surgiram com a fragmentação de

Estados soberanos. A atuação nessas guerras e conflitos entre esses Estados tornou-se prioridade, pois poderiam ter um impacto sobre a segurança da região ou até mesmo da comunidade internacional.

Já no final de 1995, tropas lideradas pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) atuaram na antiga Iugoslávia sob a égide da ONU. Ao serem desdobradas no terreno, depararam-se com diversas organizações civis que agiam legitimamente e em condições, inclusive, de prestar apoio às ações das tropas. Desse modo, houve a necessidade de integrar esses atores presentes nas áreas de operações em um novo conceito: a coordenação civil-militar, ou Civil-Military Coordination (CIMIC). Na verdade, esse conceito já tinha seu esboço rudimentar no período do Império Romano, quando, após as conquistas locais, grupos de “soldados construtores” consolidavam suas vitórias, conquistando os habitantes locais e realizando a reconstrução física dessas sociedades afetadas. (PEREIRA, 2015, p. 38).

Com o crescimento de importância da Organização das Nações Unidas na intervenção e intermediação de conflitos, que afetavam o equilíbrio geopolítico, as demandas tornaram-se transcendentais em relação às capacidades militares anteriores. Dessa forma, civis, profissionais de várias áreas, passaram a ser inseridos nas Missões de Paz em conjunto com os militares, lançando o surgimento de missões de amplo espectro. Essas operações, classificadas como multidisciplinares, tiveram como consequência o aumento de suas estruturas desdobradas. Além do incremento civil nas missões, a presença de novos atores, tais como OI, Organizações Governamentais (do país anfitrião ou não) e ONGs, e a complexidade dos cenários, levaram os componentes militares a buscar uma efetiva interação com o meio civil.

Ainda no âmbito das missões de paz da ONU, em junho de 2004, a Comissão Permanente Interagências (*Inter-Agency Standing Committee – IASC*) emitiu o documento “Relações Cívico-Militares em Emergências Complexas”², que complementa e expande os princípios e as diretrizes desenvolvidas sobre o uso de recursos militares, defesa civil e escoltas armadas. Ele forneceu orientações de caráter mais geral para a coordenação civil-militar em emergências humanitárias.

1 Organização do Tratado do Atlântico Norte.

2 *Civil-military relationship in complex emergencies* - IASC reference paper - 28 June 2004.

O Escritório de Coordenação de Assuntos Humanitários (*Office for the Coordination of Humanitarian Affairs – OCHA*) posteriormente demandou trabalhos para facilitar o desenvolvimento de uma série de políticas e diretrizes de coordenação civil-militar humanitárias da ONU.

Assim sendo, a Coordenação Civil-Militar em ambos os casos mantém a sua peculiaridade de interface, que é a conciliação entre objetivos políticos, militares, de segurança, humanitários de desenvolvimento e consolidação de ambientes seguros e estáveis. Ela tem ainda por guia a necessidade de melhor coordenação dentro de uma missão tendo em vista a complexidade e a interdependência do meio ambiente e a escassez crescente de recursos humanos e financeiros.

A doutrina da Coordenação Civil-Militar no Brasil

Na esfera da Marinha do Brasil, não se tem ainda uma doutrina consolidada e conseqüentemente uma publicação debatendo especificamente sobre a Cooperação ou Coordenação Civil-Militar. Mas, ao analisarmos no âmbito do Ministério da Defesa, encontramos a seguinte definição:

COOPERAÇÃO CIVIL-MILITAR - Função militar de ligação entre o comandante de uma força militar e as organizações civis com presença ativa em um ambiente operacional. São ações não estritamente militares, realizadas em proveito dos civis. Tem por finalidade a participação dos militares na realização dos objetivos civis do plano de operações em todos os domínios, mas especialmente nos culturais, econômicos, sociais, de segurança pública e de proteção civil. (BRASIL, 2015. p. 77).

Para o Exército Brasileiro mantém-se o termo Cooperação Civil-Militar em seus manuais, mas já se segue um esforço em seu Centro Conjunto de Operações de Paz (CCOPAB), principalmente nos Estágios de Coordenação Civil-Militar, para implementar a mentalidade de coordenação no termo. As definições apresentadas pelo Exército Brasileiro são:

Cooperação Civil-Militar - Compreende as atividades militares de apoio, desenvolvidas por tropas não especializadas, nas operações terrestres desencadeadas em território nacional ou no exterior, para fortalecer o relacionamento entre forças militares, autoridades civis e a população nativa da área sob a responsa-



Figura 4 – Reunião com os líderes comunitário e o Prefeito de Delmas

Fonte: o autor

bilidade de uma autoridade militar, a fim de contribuir para o cumprimento da missão de um contingente militar e garantir um ambiente seguro e estável. (BRASIL, 2014).

Cooperação Civil-Militar (CIMIC) desenvolve a função militar de ligação entre o comandante de uma força militar e as organizações civis com presença ativa num TO/AOp. Inclui, basicamente, o conjunto de ações não estritamente realizadas em proveito de civis. Tem por finalidade a participação dos militares na realização dos objetivos civis em todos os domínios, particularmente culturais, econômicos, sociais, de segurança pública e de proteção civil. (BRASIL, 2013. p. 6-5).

Para a Marinha do Brasil as referências são em sua maioria para as Operações Civil-Militares, ou seja, uma instância superior que utiliza a Coordenação Civil-Militar como um dos seus instrumentos.

OPERAÇÃO CIVIL-MILITAR – é o conjunto de atividades planejadas que busca estabelecer, manter influência ou capitalizar as interações e as relações de cooperação e coordenação entre as forças militares, a população civil e as autoridades e organizações governamentais ou não governamentais, a fim contribuir de para a condução de outras operações e ações, bem como a conquista de objetivos militares. (BRASIL, 2017. p.20).



Figura 5 – GptOpFuzNav em contato com comunidades remotas (Escola na ilha de La Gonaive)

Fonte: o autor

As Operações Civil-Militares buscam estabelecer, manter influência ou capitalizar as interações e as relações de cooperação e coordenação entre as forças militares, a população civil e as autoridades e organizações governamentais ou não governamentais, tendo como propósito facilitar a condução de outras operações e ações, bem como a conquista de objetivos militares. Seus propósitos contribuem para o sucesso das OpPaz de Caráter Naval. Neste tipo de Operação a Força Naval poderá ser empregada no transporte de pessoal, suprimentos e em atividades de apoio de saúde, em que os fuzileiros contribuem na segurança orgânica dos navios e em atividades de polícia para fiscalizar e controlar o pessoal a bordo. (BRASIL, 2010. p. 4-6).

No Corpo de Fuzileiros Navais, o Centro de Desenvolvimento Doutrinário divulgou uma Nota de Coordenação Doutrinária, usando o termo Cooperação Civil-Militar, com a seguinte definição:

Função militar de ligação entre o comandante de uma força militar e as organizações

civis com presença ativa em um ambiente operacional. São ações não estritamente militares realizadas em proveito dos civis. Tem por finalidade a participação dos militares na realização dos objetivos civis do plano de operações em todos os domínios, mas especialmente nos culturais, econômicos, sociais, de segurança pública e de proteção civil. Podem-se atribuir três funções nucleares:

- a) Apoio à força: qualquer atividade planejada para dar apoio à força militar a partir de organismos locais ou da população nativa;
- b) Ligação civil-militar: a coordenação e o planejamento conjunto com organismos civis em suporte à missão. Sempre deverá ser considerada a participação de grupos não militares interessados ao realizar planejamentos que visem operações militares que apoiem atividades não militares, tais como escolta comboio de ajuda humanitária e gestão e segurança dos campos de civis deslocados e centros de alimentação; e
- c) Apoio ao ambiente civil: proporcionar qualquer uma das várias formas de assistên-



Figura 6 – Reunião do GptOpFuzNav com atores policiais e civis
Fonte: o autor

cia (peritagem, segurança, infraestruturas etc.) à população, de maneira a contribuir com a missão da Força Militar. (BRASIL, 2016. p. 5).

EXPERIÊNCIAS DO 21º GRUPAMENTO OPERATIVO DE FUZILEIROS NAVAIS - HAITI NA DISSOLUÇÃO DE CONFLITOS ARMADOS ATRAVÉS DA COORDENAÇÃO CIVIL-MILITAR

Durante o 21º Contingente, o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) passava por mais uma situação de disputa de grupos armados por territórios. Mas dessa vez a problemática era mais profunda e, pelo trabalho conjunto da Coordenação Civil-Militar, Operações Psicológicas e Inteligência, as suas origens foram mapeadas e pôde-se desenvolver um trabalho direcionado para a solução do conflito. Naquele momento, a situação que se apresentava era a seguinte:

As comunidades de SIMON e PELÉ possuem uma densidade demográfica considerável e uma rivalidade histórica. Nos últimos anos, as disputas acirraram-se nas comunidades de

SIMON e PELÉ. No ano de 2012, na região de DELMAS, fronteira à comunidade de SIMON, havia um grupo armado conhecido como gangue 117. A gangue possuía um considerável poder de fogo, contando com fuzis, submetralhadoras, além de pistolas e revólveres, e praticavam ações criminosas, tais como sequestros, extorções e assassinatos no entorno da região, dando destaque para ações continuadas em uma das principais vias que cortam a parte metropolitana do Haiti: a BOULEVARD TOUSSAINT LOUVERTURE. (PEREIRA, 2015, p.183).

As ações dessas gangues atingiam também as indústrias da área, com a realização de ataques. No mesmo ano, um grupo conhecido como *Tolerance Zero*, expulsou a gangue 117 da região, obrigando-a a se estabelecer na comunidade de Simon e, conseqüentemente, na comunidade de Pelé. Em 2013, um antigo líder das antigas gangues de Pelé foi solto da Penitenciária Nacional e reivindicou a liderança das comunidades de Pelé e Simon. Para efetivar essa reivindicação, ele estabeleceu relações com as gangues de *Cite Soleil* para retomar o seu antigo território. No ano de 2014, nos seus primeiros meses, as gangues de Pelé e Cite Soleil realizaram uma ofensiva e a gangue 117 foi expulsa da área comunidade de Pelé, ficando restrita somente ao espaço da comunidade de Simon. Com isso as rivalidades locais foram acirradas, e as comunidades se dividiram. Essa divisão mostrou-se fisicamente com a separação das duas áreas, ocorrendo a formação de uma zona de exclusão, conhecida localmente e na MINUSTAH³ como “Faixa de Gaza”. No local, as casas e comércio foram abandonados e os habitantes não podiam atravessar de uma comunidade para a outra;

3 *Mission des Nations Unies pour la Stabilisation em Haiti* (Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti).

caso insistissem, seriam executados pelas gangues rivais. As gangues também faziam incursões nas comunidades rivais como forma de demonstração de poder.

Com as duas comunidades em conflito, o GptOpFuzNav adotou o estabelecimento de pontos de controles (*static points*) nas vias que ligavam as duas comunidades. Com essa ação o componente militar transpareceu para as comunidades que realmente acreditava que as mesmas estavam divididas de forma irremediável. Notou-se que:

Com o transcorrer dos conflitos, foi notado que não havia um canal de comunicação/diálogo eficiente entre as comunidades e o componente militar. Não havia atores com os quais o componente militar pudesse dialogar e, então, tentar dirimir as hostilidades contra as tropas da ONU, em primeiro plano, e entre as comunidades, em segundo plano. (PEREIRA, 2015, p.184).

Essa ausência de um canal de comunicação com as comunidades reduzia a possibilidade de solução de conflitos sem atrição, ou seja, não se podia estabelecer um diálogo com as mesmas. Foi notado também que as comunidades possuíam comitês representativos, que pelo domínio das gangues no local eram inexpressivos. Além disso, esses comitês não estavam alinhados com as causas e objetivos militares emanados pelo componente militar da missão para controle e pacificação do local. Para alcançar esses objetivos, foram estabelecidas cinco fases, que não eram estanques, pois uma poderia ocorrer ao mesmo tempo que outras. Essas fases foram: criação e consolidação do papel de uma liderança local; estabelecimento de um canal de comunicação eficaz e único com as comunidades através de suas lideranças; consolidação do papel das forças militares como intermediadoras do conflito e não como inimigas; solução do conflito; e manutenção da paz.

Notou-se também que os líderes comunitários não estavam em sintonia com o componente militar. Iniciou-se, então, um trabalho para a criação de novos líderes, que se mostravam mais aptos aos objetivos do componente militar. Logo, o GptOpFuzNav, mediado pela seção de Assuntos Cívicos, traçou objetivos e empregou algumas atividades de apoio humanitário, tais como: doações de água, alimentos, materiais escolares; atividades e projetos sociais diversos, por meio dos quais o líder comunitário aparecia em papel de destaque. Além disso, foram realizados diversos encontros e reuniões com os comitês das duas comu-

nidades separadamente, de forma que os moradores pudessem ver que esses haitianos em destaque estavam realmente preocupados em buscar ajuda e soluções para as suas comunidades.

Para se estabelecer um canal único de comunicação com as comunidades, o caminho não deveria ser de conflito de interesses, tendo em vista que as comunidades estabeleciam ligações com diversos entes, e sim buscar a sinergia. Para isso foram iniciados esforços para se realizar a aproximação com setores da MINUSTAH, ONG e OI que se comunicavam com as comunidades. Essa aproximação visava balizar os limites de competência de cada órgão, mas era necessário mostrar quais eram as áreas de responsabilidade do GptOpFuzNav e que os resultados positivos somente poderiam aparecer através da sinergia de esforços, pois a duplicação dos canais de comunicações poderia trazer a falta de confiança da população no Componente Militar e divisão do poder de influência sobre os líderes. Juntamente com essas ações, foram planejadas e realizadas atividades CIMIC sob a égide do GptOpFuzNav, que convidaram os setores assinalados acima para somarem esforços. Assim, indiretamente os limites de competência e responsabilidades foram ajustados, chegando-se à conclusão da segunda fase, que era a criação de um canal de comunicação único entre o Oficial de Assuntos Cívicos e os líderes comunitários.

A próxima fase desenvolvida foi a conscientização das comunidades de que o componente militar não era o problema, e sim um elemento intermediador dos interesses das duas. Ou seja, um elemento imparcial que poderia intermediar um diálogo entre as mesmas.

O GptOpFuzNav passou a adotar o comportamento de mediador da comunicação dos dois lados, sendo visto como intermediador do conflito. As atividades CIMIC – reuniões, atividades de entretenimento, ajuda humanitária, entre outras – reforçavam a mensagem de que apoiávamos igualmente as duas comunidades, de que não éramos parte do problema entre eles, mas sim o caminho para o diálogo e a solução do conflito. Esse conjunto de ações e avanços proporcionou, então, o ambiente propício para a quarta fase, que era o restabelecimento do diálogo entre as duas comunidades. Em conjunto com ações CIMIC, apoiando-se na vertente da ajuda humanitária, com uso de ONG nas áreas educacionais, conseguiu-se incutir em



Figura 7 – Assinatura do acordo de paz

Fonte: o autor

grande parte da população a impressão de que os militares ali presentes eram elementos de intermediação para promover a paz nas duas comunidades. Era necessário, também, promover a imagem de imparcialidade, para que se pudesse acessar ambos os contendores. (PEREIRA, 2015, p.186).

Um forte aliado para a consolidação dessa fase, passagem da mensagem que o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais era um intermediador do conflito, foram os projetos sociais. Esses projetos impactavam positivamente as comunidades e aumentavam o apreço que elas tinham pelos militares. Assim, projetos sociais que tinham sua origem em diversos setores da MINUSTAH começaram a ser exibidos nas duas comunidades, todos capitaneados pelo GptOpFuzNav. Dentro das diversas atividades constantes nesses projetos sociais, destacam-se cursos profissionalizantes, uma escola de futebol para crianças, reformas de áreas públicas comuns e atividades na área da educação.

Com a evolução das quatro fases anteriores, havia subsídios para a tentativa da quinta fase, ou seja, a ten-

tativa de solução do conflito. Essa solução foi materializada em uma reunião com a assinatura de um acordo de paz. Mas, para ser realizada essa reunião, alguns aspectos das Operações Psicológicas foram utilizados, tais como a preocupação de como seriam recepcionados os líderes comunitários, como seriam dispostas as cadeiras, entre outros.

Nesse momento, após a passagem das quatro fases, os líderes comunitários começaram a esboçar intenções de diálogo, oportunidade essa que o GptOpFuzNav aproveitou para propor a realização da primeira reunião conjunta. A reunião foi realizada em 16 de março de 2015. O GptOpFuzNav estruturou a pauta de forma meticulosa para que fossem obtidos objetivos sólidos e duradouros, buscando o estabelecimento da paz entre as comunidades. Outros aspectos foram observados nessa reunião, tais como o posicionamento dos lugares em que os líderes comunitários e o Oficial de Assuntos Cíveis deveriam sentar, como as bandeiras do Brasil, do Haiti e da ONU seriam posicionadas, os locais onde os líderes seriam recebidos e onde seriam realizadas as despedidas. As possíveis mudanças de

rumo durante a reunião também foram consideradas e foram planejadas as possíveis saídas para questionamentos ou acusações mútuas. Entretanto, a reunião foi realizada satisfatoriamente e o objetivo almejado foi obtido através da assinatura de um Acordo de Paz entre as duas comunidades.

Nesse acordo de paz, foi estabelecido que se cessariam as contendas e provocações e que seria criado um Comitê comunitário conjunto, supervisionado diretamente pelo Grupamento Operativo através do Oficial de Assuntos Cíveis. O processo de paz foi consolidado também pelo restabelecimento da ligação das comunidades com o poder público haitiano, intermediado pelo Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais. Essa ligação, entre o poder público e as comunidades, foi materializada em um dos termos do Acordo de Paz, em que o GptOpFuzNav iria envidar esforços para, em conjunto com os Comitês, endossar as necessidades das comunidades com as instituições públicas haitianas e o Componente Civil e Policial da MINUSTAH. A aderência a essa cláusula do Acordo de Paz foi mais marcante com as participações da Prefeitura de Delmas e a Polícia Nacional Haitiana, que se comprometeram a focar em atividades sociais e de segurança nas duas comunidades, por fim chegando

ao processo de manutenção da paz estabelecida. Nessa fase a ligação entre a Inteligência e a Coordenação Civil-Militar serviu para aproximar ainda mais os militares das comunidades e estreitar as relações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim, diante dos consideráveis esforços realizados no cenário global para o desenvolvimento de políticas e procedimentos para a interação entre militares e civis nas diversas situações, de combate ou não, a Marinha também começou a enveredar esforços para uma abordagem da Coordenação Civil-Militar. Ainda que, inicialmente, tenha adotado a mesma terminologia presente nas publicações do Ministério da Defesa e do Exército, é necessária uma abordagem sistêmica e contundente do assunto em tela. Deve-se aproximar essa abordagem das tendências globais e dimensioná-la de acordo com a realidade jurídica em que nossas forças agem. Isso deve ocorrer mesmo tendo em vista que todas as definições apresentadas na doutrina militar brasileira não deixam clara a necessidade de integração da Coordenação Civil-Militar com a Inteligência militar para a consecução exclusiva de objetivos militares.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Exército Brasileiro. Estado-Maior do Exército. EB20-MC-10.201: Operações em Ambientes Interagências. 1ª edição. Brasília. D.F. 2013
- _____. Exército Brasileiro. Estado-Maior do Exército. EB20-MF-10.103: Manual de Fundamentos – Operações. 4ª edição. Brasília. D.F. 2014.
- _____. Marinha. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. CGCFN 1-8.1: Manual de Operações de Caráter Naval. Rio de Janeiro, 2010.
- _____. Marinha. Corpo de Fuzileiros Navais. Centro de Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais. Nota de Coordenação Doutrinária N° P-001/2016. Rio de Janeiro, 2016.
- _____. Ministério da Defesa. Glossário das Forças Armadas. Brasília, 2015. p. 88 - 131.
- _____. Marinha. Estado-Maior da Armada. EMA-305: Doutrina Militar Naval. Brasília-DF, 2017.
- KLOKER, J. Civil Military Relations in Afghanistan: Dutch Provincial Reconstructions Teams in Baghlan and Urugan in Cooperation with Non-Governmental Organizations and local actors. Holanda, 2009.
- PEREIRA, R. C. Dissolução de Conflito entre comunidades no Haiti. *Revista Marítima Brasileira*. V.136 N°07/09. Rio de Janeiro. 2016. p.180-190.



TRIUNFO
LOGÍSTICA

SOLUÇÕES INTEGRADAS EM LOGÍSTICA PORTUÁRIA

Oil & Gás | Carga de Projeto | Navegação | Logística
Operação Portuária | Carga geral e Granéis

 comunicacao@triunfologistica.com.br

 +55 21 2178-8800

 www.triunfologistica.com.br



Escola Naval sedia VIII Encontro Pedagógico do Ensino Superior Militar



Participantes do Encontro na Escola Naval

No período de 28 a 30 de agosto, o Ministério da Defesa (MD) realizou o VIII Encontro Pedagógico do Ensino Superior Militar (EPESM), na Escola Naval (EN).

O evento teve como objetivos fomentar o intercâmbio de experiências e a busca da integração entre filosofias e práticas pedagógicas das escolas de Ensino Superior Militar; valorizar e estimular os corpos docentes das escolas de formação de oficiais à reflexão crítica sobre as implicações de sua atuação profissional no contexto da defesa nacional e à produção de conhecimento científico; estimular a adequação do ensino superior militar ao momento atual e futuro do país e do mundo, respeitando-se os valores e características do militar; buscar a contribuição de pesquisadores nas diversas áreas de interesse da defesa para a análise e o aprimoramento das práticas desenvolvidas nas escolas militares; e discutir os parâmetros e as perspectivas do ensino superior militar para o século XXI.

A Conferência Magna foi proferida pela Assessora de Desenvolvimento e Avaliação Educacional do Departamento de Educação e Cultura do Exército (DECEX), professora doutora DÉBORA DURAN, que discorreu sobre o tema central do EPESM: “Educação na Era Digital”, contextualizando com as práticas pedagógicas disseminadas na EN, na Academia Militar das Agulhas Negras e na Academia da Força Aérea.

Durante as comunicações coordenadas, os docentes das academias congêneres apresentaram temas diversos, contribuindo para a excelência do encontro.

O VIII EPESM contou com a presença do Secretário de Pessoal, Ensino, Saúde e Desporto, Tenente-Brigadeiro do Ar RICARDO MACHADO VIEIRA, e do Diretor do Departamento de Ensino, Contra-Almirante LUIZ OCTÁVIO BARROS COUTINHO, além da participação das instituições de Ensino Superior Militar.

Escola Naval participa da “NAVAMAER 2018”

No período de 24 a 31 de agosto, foi realizada a “52ª Edição da NAVAMAER”, tradicional competição entre as academias militares, na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN).

Durante a competição, foram disputadas as seguintes modalidades: atletismo, basquete, esgrima, futebol, judô, natação, orientação, pentatlo militar, polo aquático, tiro, triatlo e vôlei.

A Escola Naval destacou-se nesta edição, vencendo as modalidades de judô, polo aquático e vôlei. Foram conquistadas 15 medalhas de ouro, 13 medalhas de prata e 15 medalhas de bronze.



Delegação da Escola Naval na NAVAMAER 2018

Ao término da competição, as delegações se uniram e realizaram uma volta olímpica, demonstrando que o valor da camaradagem entre os atletas foi atingido.

Estagiários do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra visitam a Escola Naval

No dia 10 de outubro, os estagiários do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra (ESG) realizaram uma visita de estudos à Escola Naval.

Após a palestra, proferida pelo Comandante da Escola sobre sua história, estrutura e a formação do futuro Oficial, a comitiva, formada por Oficiais das três Forças Armadas, das Forças Auxiliares e de Nações Amigas, além de civis de Instituições convidadas visitaram as instalações, almoçaram com os Aspirantes e assistiram ao desfile do Grupamento Escolar.



Ao centro o C. Alt MARCOS BORGES SERTÁ, e à esquerda o Brig Eng RONALDO YUAN, Assistente Militar da Aeronáutica na ESG

Escola Naval comemora o Dia do Mestre



Professores e Instrutores da Escola Naval

No dia 18 de outubro, a Escola Naval realizou um evento em homenagem ao Corpo docente. A comemoração, alusiva ao dia do Mestre, tem o intuito de premiar os professores e instrutores que se destacaram durante o ano letivo.

Os homenageados receberam os prêmios de professor padrão, instrutor padrão, além de melhor produção acadêmica.

O evento é, também, um reconhecimento à contribuição dos docentes na formação dos futuros Oficiais da Marinha do Brasil.