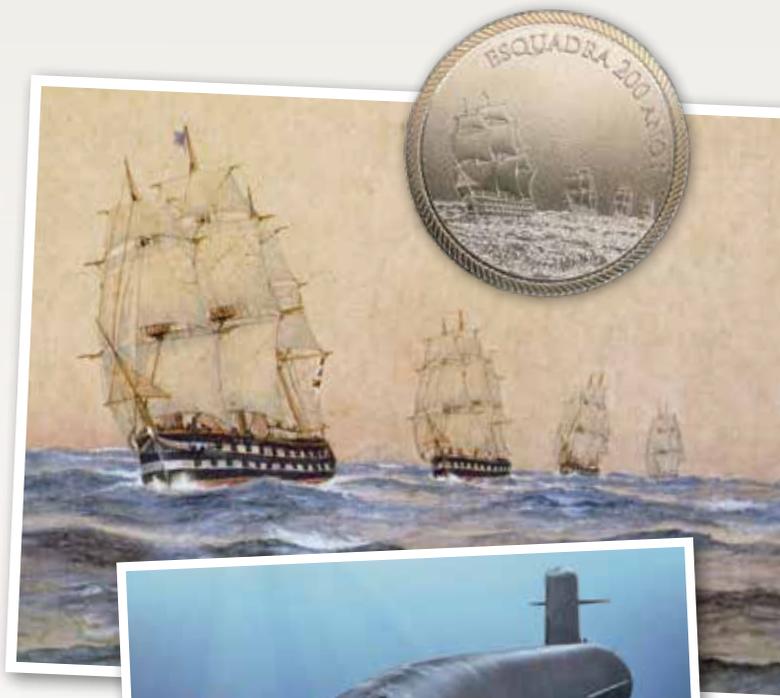




Revista do CLUBE NAVAL

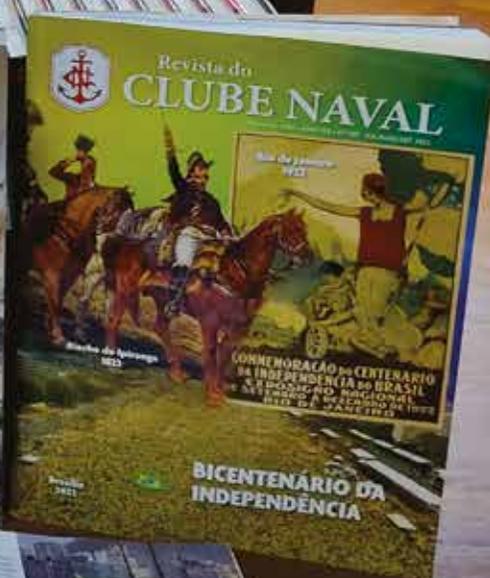
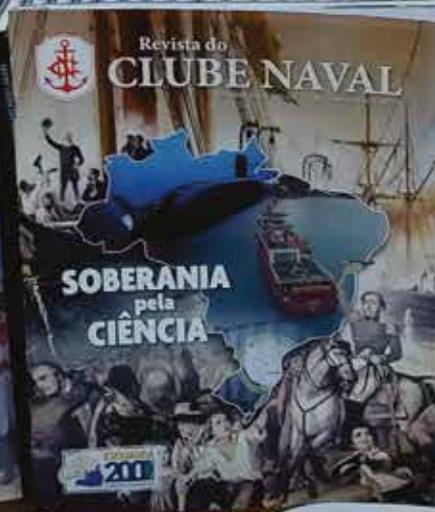
ISSN 0102-0382 • ANO 130 • Nº 404 - OUT/NOV/DEZ 2022

NA ESQUADRA, A SOBERANIA DO NOSSO MAR!



Quer participar da Revista do Clube Naval?

A Revista do Clube Naval veicula assuntos de relevância com temas relacionados à História, Marinha, Defesa, Turismo, Transporte, Logística, Tecnologia, Arte e Cultura, entre outros. Caso seja de seu interesse publicar, encaminhe o artigo para o e-mail revista@clubenaival.org.br, o qual será submetido à avaliação do Conselho Editorial. Sua cooperação será substancial para continuarmos a publicar uma revista cada vez mais atrativa e informativa.



ESCANEE AQUI
para informações
sobre submissão
de artigos



SUMÁRIO

PALAVRAS DO PRESIDENTE

- 04 Alte Esq (Ref°) Luiz Fernando Palmer Fonseca

EDITORIAL

- 05 C Alte (Ref°-FN) José Henrique Salvi Elkfury

EM PAUTA

- 06 Eventos e comemorações na Sede Social

BICENTENÁRIO DA ESQUADRA

- 10 A formação da Marinha Imperial
CMG (Ref°) Pedro Gomes dos Santos Filho
- 15 A Marinha em 1922
CMG (RM1) Claudio da Costa Braga
- 20 Força Naval do Nordeste: a Esquadra Brasileira na 2ª Guerra Mundial
Aspirante Lucas Lopes Whately
- 23 **Entrevista** com o Almirante de Esquadra Arthur Fernando Bettega Corrêa
- 28 Pessoal: nosso maior patrimônio
CC (T) Fabiana Barbosa de Brito
- 34 O Sistema de Saúde da Marinha ao longo dos 200 anos da Independência
CMG (Ref°-Md) Regis Augusto Maia Frutuoso |
CMG (RM1-CD) Antonio Jatobá Lins Filho
- 40 A atuação da Capelania Naval após a Independência
1°T (CN) Israel Thiago Trota

HISTÓRIA DA CAPA

Composição realizada com a aquarela *Primeira Esquadra Brasileira*, do Almirante Trajano, juntamente com uma fotografia atual da Esquadra e uma concepção artística do Submarino Álvaro Alberto - em fase de construção -, representando, assim, o início, o momento atual e o futuro da Esquadra Brasileira, em comemoração ao seu Bicentenário. Para completar, a moeda alusiva ao evento, lançada em 16 de novembro de 2022.



- 46 O Sistema de Abastecimento da Marinha: da origem histórica aos dias atuais
CF (IM) Thiago Fernandes Lima | CC (IM) Bruno de Moraes Marques
- 52 Navegando na incerteza: o processo de reconhecimento internacional da Independência do Brasil
Daniella Xavier | Frederico Ferreira
- 58 O Exército brasileiro antes, durante e depois da Independência
Coronel de Infantaria e Estado-Maior Luiz Ernani Caminha Giorgis

FILATELIA

- 64 A história da Marinha do Brasil e suas origens narrada pela filatelia
CMG (Ref°) Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer

MARINHA DO BRASIL

- 66 O Comando Naval de Operações Especiais
C Alte (FN) Claudio Eduardo Silva Dias

PODER MARÍTIMO

- 72 Brasil Marítimo: triplo imperativo estratégico
CMG Luciano Ponce Carvalho Judice

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

- 78 Sistemas de monitoramento de embarcações nas áreas marítimas dos portos organizados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro
CMG (RM1) Marcelo Santiago Villas-Bôas | Barbara Silva Costa | Paulo Victor da Silva Costa | Roberta Bonturi Nobrega de Oliveira | Rodrigo Albuquerque Costa

CONCURSOS

- 82 Serviço de Praticagem no Brasil
Carlos Wellington Leite de Almeida

DIREITO

- 87 Cláusulas Pétreas
V Alte (Ref°-EN) Renato Vilhena de Araujo

CULTURA

- 90 Uma visão da Literatura no Brasil Imperial
Clarissa Machado

CULTURA MILITAR

- 96 A Comissão Interclubes Militares
CMG (Ref°) Paulo Marcos Gomes Lustoza

ÚLTIMA PÁGINA

- 98 Bicentenário da Esquadra

PALAVRAS DO PRESIDENTE

Prezados Sócios

O final de ano correspondente ao trimestre desta última edição de 2022 não transcorreu como desejado para grande parte da população brasileira e, conseqüentemente, dos nossos associados. As desigualdades de tratamento que marcaram o processo eleitoral à Presidência da República, precedidas da absurda descondenação de um dos candidatos e seguidas da negação de apuração de prováveis irregularidades no pleito, mergulharam o País em preocupantes incertezas de natureza política. Nas áreas econômica e social, a volta da esquerda ao poder traz a certeza de aparelhamento do Estado e irresponsabilidade fiscal já claramente explicitada nas primeiras medidas anunciadas e que, em passado recente, nos legou quatorze milhões de desempregados, dívida pública sem precedentes e aumento da criminalidade, além do primeiro lugar no ranking internacional das falcatruas governamentais, tudo solenemente ignorado pela maior parte de uma mídia vendida.

Acrescente-se a isso, um poder judiciário politizado, invasivo aos demais poderes do Estado e que sistematicamente violenta as liberdades mais elementares quando, sob pretexto de proteger a democracia, supostamente ameaçada, a agride sem pudor, ignorando básico direito de defesa àqueles a quem acusa, tudo diante de um poder político silente. A argumentação de que tais desvios da Constituição, característicos de um Estado de exceção, se coadunam com a tendência mundial de um globalismo totalitário, leniente com a relativização da soberania, não pode prosperar. Ao longo dos últimos quatro anos o País viu despertarem verdadeiros sentimentos de liberdade e de patriotismo, desde há muito adormecidos. É hora de perseverar, de não esmorecer e, principalmente, de não nos dividirmos.

Todo este quadro não nos propicia uma visão de tranquilidade para 2023. Mas são nossos votos que o Brasil saiba, ao longo do ano que se inicia, fazer prevalecer os valores mais caros à nossa gente.

Um bom 2023 a todos. ■

Luiz Fernando Palmer Fonseca
Almirante de Esquadra (Refº) • Presidente

CLUBE NAVAL

Av. Rio Branco, 180, 5º andar
Centro - Rio de Janeiro / RJ
Brasil - 20040-003

PRESIDENTE

Alte Esq (Refº) Luiz Fernando Palmer Fonseca

DIRETOR DO DEPARTAMENTO CULTURAL

C Alte (RefºFN) José Henrique Salvi Elkfury

ASSESSORA DO DEPARTAMENTO CULTURAL

CC (RMI-T) Ana Cláudia Corrêa de Araujo



Revista do CLUBE NAVAL

Publicação trimestral editada pelo Departamento Cultural do Clube Naval. As ideias e opiniões emitidas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores e não representam, necessariamente, a opinião dos oficiais da Marinha do Brasil, nem do Clube Naval, a não ser que explicitamente declarado. A reprodução de matérias aqui publicadas necessita de autorização prévia da Revista do Clube Naval.

ANO 130 • Nº 404

EDITORA DE ARTE E DIAGRAMADORA

Fabiana Peixoto

COLABORADOR

José Carlos de Medeiros

CONTATOS

revista@clubenaval.org.br
(21) 2112-2429 / 2465



ESCANEE AQUI
para informações sobre
submissão de artigos

EDITORIAL

"Os povos são e fortes, as nações másculas e livres amam nas suas Esquadras a imagem de sua própria existência"

Rui Barbosa

No último trimestre deste ano, além das homenagens à Proclamação da República, à Bandeira e ao Patrono da Marinha do Brasil, temos outra efeméride para celebrar – o Bicentenário da Esquadra.

Textos sobre a formação da Armada Imperial, a situação da Marinha de Guerra em 1922 e a atuação da Força Naval do Nordeste na Segunda Guerra Mundial proporcionam uma panorâmica da evolução da nossa Esquadra e, para conhecer sua situação atual e as perspectivas futuras, entrevistamos o Comandante em Chefe da Esquadra, Almirante de Esquadra Arthur Fernando Bettega Corrêa, que, em 2 de dezembro, passou esse importante cargo ao Vice-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa.

Sabemos que a Esquadra é a espinha dorsal do Poder Naval, mas, para que as pessoas e os meios que a integram estejam prontos para emprego onde e quando for necessário, faz-se mister a atuação de um conjunto de organiza-

ções e profissionais de variadas especialidades. Assim, além dos artigos citados, serão apresentados, a partir deste número da Revista, textos referentes a esses diversos setores que asseguram o aprestamento da nossa Esquadra.

Completando os diferentes olhares do nosso processo de emancipação política mostrados na edição anterior, neste trimestre são relatados o esforço para o reconhecimento internacional do novo Estado e a atuação do Exército Brasileiro antes, durante e depois da Independência.

O Comando Naval de Operações Especiais, com pouco tempo de existência – foi criado em 2019 – tem realizado excelente trabalho, tanto no âmbito da Marinha como na promoção da interoperabilidade com Exército e Força Aérea, o que nos levou a incluir um artigo sobre essa nova Organização Militar. Além dessas matérias, textos enviados pelos sócios abordando temas variados enriquecem o conteúdo deste periódico. ■



José Henrique Salvi Elkfury

Contra-Almirante (Ref^o-FN) • Diretor Cultural

A Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais, em apresentação durante a Cerimônia de Encerramento de Cursos do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, realizada em 15 de dezembro de 2022, formou imagens de uma galera antiga e do futuro submarino convencional com propulsão nuclear, mostrando a evolução da Esquadra Brasileira no seu Bicentenário, resultado do desenvolvimento científico e tecnológico da Marinha.



CÍRCULO LITERÁRIO

Os membros do Círculo Literário se reuniram no Salão dos Conselheiros, dia 19 de outubro, para a Premiação do Concurso Literário Comte Nélio Ronchini 2022, e, na tarde de 7 de dezembro, no auditório da Sede Social, para o 7º Seminário Literário e o encerramento das atividades do ano de 2022.



SÓCIO REMIDO

No dia 17 de novembro foi realizada, no Salão dos Conselheiros, a cerimônia de entrega dos diplomas e distintivos aos 292 Sócios que se tornaram remidos em 2022.



DOAÇÃO DE ESPADAS

Em 29 de novembro foi realizada a tradicional Cerimônia de Doação de Espadas a 42 Aspirantes da Escola Naval, que foram homenageados pelos doadores e pela Diretoria do Clube. Finalizada a cerimônia, todos foram convidados para um coquetel de confraternização.



ENCERRAMENTO DE CURSO DA FEMAR

O Clube Naval, em cooperação com a FEMAR, ofereceu vários cursos gratuitos para seus associados ao longo de 2022. As aulas ocorreram no auditório do 5º andar da Sede Social. O último curso ministrado no ano foi o de Licenciamento Ambiental, com encerramento em 30 de novembro. Na foto, os participantes da última turma.

51º SALÃO DE BELAS ARTES

No dia 23 de novembro foi realizada a Cerimônia de premiação do 51º Salão de Belas Artes do Clube Naval, no Salão dos Conselheiros da Sede Social. Após a premiação, o Presidente do Clube, Almirante de Esquadra (Refº) Luiz Fernando Palmer Fonseca, acompanhado do Diretor Cultural, C Alte (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury e artistas expositores, inauguraram a exposição nos Salões Nobre e Vermelho, no 3º andar. O evento contou

com a participação do Madrigal, da Associação de Canto Coral do Rio de Janeiro.



Madrigal

Os integrantes da Comissão Julgadora, Vera Gonzalez Teixeira, CMG (Refº) Hugo Bernardi, Francesca Gorizia Naccarato e Vitor Ramalho, durante a seleção das obras premiadas



À direita, a inauguração do Salão pelo Presidente do Clube, acompanhado do Diretor Cultural e dos integrantes da Comissão Julgadora, Vera Gonzalez e Comte Hugo Bernardi



BACALHAU DO PRESIDENTE

Dia 15 de dezembro, reuniram-se os membros da Diretoria, dos Conselhos do Clube e Sócios para o tradicional “Bacalhau do Presidente”, em um almoço no Salão dos Conselheiros. Ao final, o Presidente do Clube Naval brindou a todos os presentes e transmitiu os votos de Feliz Natal e prosperidade para o Ano Novo.



DOAÇÃO DE BUSTO DO ALMIRANTE SALDANHA DA GAMA

Por ocasião da comemoração do 140º aniversário da expedição científica realizada pelo então Império do Brasil em 6 de dezembro de 1882, a Major Sonia Ribeiro Pinheiro, da PM do Espírito Santo, organizou, com apoio do Museu Regional de Magalhães (Punta Arenas, Chile), a exposição iconográfica “Saldanha da Gama no Estreito de Magalhães”, que reúne imagens e fotografias de Punta Arenas da época, além de manuscritos extraídos do diário de viagem do Almirante Luis Philippe de Saldanha da Gama, onde ele revela interessantes descrições do clima, flora e fauna. Como forma de apoio e homenagem, o Clube Naval participou com a doação do busto deste ilustre oficial da Marinha do Brasil para compor a mostra.





Assista aqui às gravações das palestras

CICLO DE PAINÉIS E PALESTRAS

Cinco elucidativos eventos encerraram a programação dos Grupos de Interesse e do ciclo de palestras promovidas neste ano pela Presidência do Clube Naval. Aos que não puderam comparecer, as gravações estão disponíveis no canal do Clube Naval Sede Social no Youtube.

PALESTRAS DA PRESIDÊNCIA

1. Operação Antártica I – Ciência, Diplomacia e Operações do Navio (04/10)

Moderador:

CMG (RM1) Leonardo Faria de Mattos – Coordenador do Núcleo de Conjuntura da Escola de Guerra Naval

Palestrantes, integrantes da Operantar I:

Embaixador Luiz Filipe de Macedo Soares Guimarães – Representante do Ministério das Relações Exteriores

CMG (Refº) Eugênio José Ferreira Neiva – Chefe da Expedição Científica

CMG (Refº) Jorge Eduardo de Carvalho Rocha – Encarregado da Divisão de Máquinas do NApOc "Barão de Teffé"

2. Guerra e Arte – A pintura na guerra como instrumento de propaganda e justificação das monarquias europeias - séculos XVI a XIX (13/10)

Palestrante:

CF (IM) Marcello José Gomes Loureiro – Professor de História Naval da Escola Naval

3. Bicentenário da Esquadra (10/11)

Palestrantes:

V Alte Arthur Fernando Bettega Corrêa – Comandante em Chefe da Esquadra

CMG (RM1) Claudio da Costa Braga – Membro Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil

4. O Brasil como última barreira ao autoritarismo global (25/11)

Palestrantes:

Luiz Philippe de Orléans e Bragança – Deputado Federal

Henrique Cunha de Lima – Procurador-Geral do Ministério Público de Contas do estado do Rio de Janeiro

Erika Figueiredo – Promotora de Justiça do estado do Rio de Janeiro

GRUPO DE INTERESSE EM ECONOMIA DO MAR (GIEM)

5. Lagoas da Barra: navegar é preciso – potencialidades e perspectivas (24/10)

Palestrante:

Sérgio Moreira Dias – Engenheiro Civil e Urbanista

1



2



3



4



5



SEDE SOCIAL RECEBE DESCENDENTES DE D. PEDRO II

Em 25 de novembro, o Deputado Federal Luiz Philippe de Orléans e Bragança, após proferir palestra sobre “Geopolítica e Segurança Nacional”, na Sede Social, visitou, com seu tio Dom Francisco de Orléans e Bragança, a galeria do Salão dos Conselheiros, onde está um quadro de seu tetravô D. Pedro II. Esse quadro destaca a reintegração de D. Pedro II como Presidente de Honra do Clube Naval, em 11 de junho de 1998, título originalmente concedido em 11 de junho de 1886 e retirado em 17 de dezembro de 1889, em função da Proclamação da República.



CERIMÔNIA DE PREMIAÇÃO DO CONCURSO ALMIRANTE PAULO MOREIRA DA SILVA - 2022

Em 16 de novembro, Dia Nacional da Amazônia Azul, o Clube Naval realizou, na Sede Social, a cerimônia de premiação do Concurso “Almirante Paulo Moreira da Silva”, direcionado a alunos de graduação e pós-graduação de instituições de ensino brasileiras reconhecidas pelo Ministério da Educação e Cultura, para agradecer autor de trabalho individual, inédito, sobre estudos que estejam ligados à atividade marítima em geral, nas vertentes “Defesa da Pátria” e “Economia do Mar”.

A homenagem ao Almirante Paulo Moreira é singelo reconhecimento pelo seu relevante legado nos estudos e pesquisas em Ciências do Mar e seu vínculo com o meio acadêmico.

Em sua primeira edição, teve como tema “Políticas Públicas de incentivo aos setores estratégicos da Economia do Mar” e o vencedor foi o Doutor Carlos Wellington Leite de Almeida, aluno do curso de Doutorado em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, com estudo sobre “serviço de praticagem no Brasil: regulação econômica do monopólio e busca do equilíbrio de mercado”.

Após a entrega do prêmio pelo Presidente do Clube Naval, Almirante Palmer, o vencedor apresentou uma esclarecedora palestra sobre o assunto abordado em seu trabalho, cuja síntese se encontra publicada nesta edição da Revista.





A formação da Marinha Imperial

Pedro Gomes dos Santos Filho*

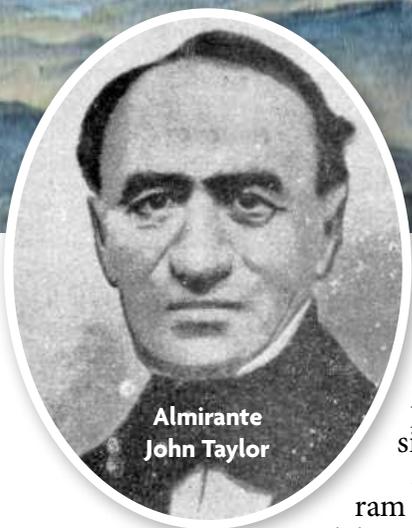
Cidade do Porto, 1820. É deflagrada a Revolução Constitucionalista, evento que pode ser considerado como o início do processo de independência do Brasil por forçar o retorno de D. João VI a Portugal no ano seguinte.

Nessa mesma época, um brilhante e operativo oficial de Marinha, entediado com a situação ociosa da *Royal Navy* e vivenciando uma relação

inamistosa com seu próprio pai, começou a se interessar pela vida de aventuras de seus companheiros contratados por nações americanas para servir nas suas Marinhas recém-nascidas.

Três anos depois, servindo em um esquadrão britânico em comissão na América do Sul, sob o comando do Comodoro Sir Thomas Hardy, o oficial materializou o seu desejo, desertando da *Royal Navy* para ingressar na Marinha Imperial

*Primeira Esquadra Brasileira,
aquarela do Almirante
Trajano Augusto de Carvalho*



**Almirante
John Taylor**

do Brasil, em início de formação. Seu nome ficaria marcado para sempre na História Naval brasileira: John Taylor.

Decisões semelhantes foram tomadas por diversos oficiais e marinheiros estrangeiros, especialmente ingleses, que aceitaram o desafio de ingressar em uma Marinha ainda incipiente, prestes a entrar em combate contra forças lusitanas. Dos oficiais contratados para servir na Marinha Imperial brasileira devem ser destacados: David Jewett, no posto de capitão de mar e guerra; Thomas Sackville Crosbie, James

Thompson e James Norton, no posto de capitão de fragata; Bartolomew Hayden e Benjamin Kellmare, como capitães-tenentes; os Primeiros-Tenentes John Pascoe Grenfell, Jayme Shepperd, Stephen Clewley, William Eyre e George Mason; o Segundo-Tenente William James Inglis, entre outros, além de cerca de quinhentos marujos ingleses. Com a contratação de estrangeiros, procurava-se evitar a predominância de portugueses na composição das tripulações dos navios brasileiros.

Considerado como o chefe ideal para conduzir a jovem Marinha à vitória, foi contratado como Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial o Almirante Lorde Thomas Cochrane, por decisão de José Bonifácio após acolher sugestão de Felisberto Caldeira Brant Pontes, Encarregado de Negócios do Brasil na Inglaterra.

Apenas a contratação de pessoal não resolvia os problemas que se apresentavam para a Marinha Imperial, conforme percebeu o oficial inglês contratado por decreto de 9 de janeiro de 1823, no posto de capitão de fragata. Depois de se apresentar ao primeiro Ministro da Marinha do Império, o brasileiro nato Luiz da Cunha Moreira, John Taylor pôde constatar que a tarefa de preparar aquela Força Naval para o combate seria bastante desafiadora.

O estado do material não era animador. Embora alguns ainda estivessem em condições aceitáveis, quase todos os navios disponíveis careciam de grandes reparos. Alguns haviam sido abandonados pelos portugueses no porto do Rio de Janeiro. Porém, a compreensão de que a situação exigia uma Marinha de Guerra forte, capaz de se opor ao inimigo compensava as dificuldades. Sob a orientação do Ministro Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio, eram notáveis o patriotismo e os esforços para a prontificação de alguns navios e aquisição de outros por intermédio de uma subscrição nacional, aberta pelo Ministro da Fazenda Martim Francisco Ribeiro de Andrada.

Na ocasião em que chegou ao Rio de Janeiro, Taylor tomou conhecimento de que os trabalhos de construção e reparos navais realizados pelo Arsenal da Corte conseguiram encerrar o reaparelhamento da Nau "Pedro I", antes batizada como "Martim de Freitas" e da Fragata "Niterói", ex-"Sucesso", navios que em breve fariam história. Na mesma época, foram adquiridos os Brigues "Caboclo", ex-"Maipu", este doado pelo próprio D. Pedro I, e "Guarani", ex-"Nightingale", e os Brigues-Escuna "Atalanta" e "Rio da Prata", que somados a outras unidades consti-



David Jewett, John Pascoe Grenfell e Thomas Cochrane, oficiais contratados para servir na Marinha Imperial brasileira e que tiveram importante papel nas revoltas ocorridas durante o processo de independência do Brasil

tuíram a primeira Esquadra Brasileira.

Mesmo com o esforço despendido pelo Arsenal, ao receber o comando da "Niterói", Taylor constatou que ainda havia muito o que fazer para colocar o navio em condições de combate. Por sorte, seu imediato era o Capitão-Tenente Luís Barroso Pereira, brilhante oficial, que o ajudou bastante na tarefa de prontificar a fragata o mais breve possível. Também fazia parte da tripulação um menino de dezesseis anos incompletos que teria um futuro brilhante: o Voluntário da Armada Joaquim Marques Lisboa, futuro Patrono da Marinha do Brasil!

Como é notório que uma esquadra não se faz apenas com navios, mas com homens preparados para o mar e para a luta, formar o pessoal era outra tarefa espinhosa. Disso tinha certeza John Taylor, pois contava com a experiência de quem, aos dezesseis anos, assistiu à morte do Almirante Nelson, a bordo da Nau "Victory", em Trafalgar, e com vinte anos, tenente embarcado na Corveta "Cyane", foi ferido em combate contra um navio francês. Em vista de suas qualidades e da sua experiência, era o oficial adequado para comandar a Fragata "Niterói".

Comandar um navio de guerra brasileiro naquela época não era para qualquer um. Quase não havia oficiais brasileiros natos. As guarnições, compostas de marinheiros portugueses, brasileiros e estrangeiros contratados, de pescadores e caboclos recrutados para suprir a falta de pessoal e até de grumetes escravos oferecidos pelos seus senhores, eram, por óbvio, de questionável qualidade. O principal problema,

entretanto, não residia somente na precária formação para as lides do mar e da guerra. Dizia respeito à confiança nos oficiais e marinheiros portugueses, obrigados pelas circunstâncias a combater seus compatriotas.

Para mitigar a falta de confiança nos oficiais portugueses, o Ministro da Marinha determinou a criação de uma comissão, com o propósito de levantar quais iriam aderir à causa do Brasil e, voluntariamente, ficariam servindo à Armada Nacional e Imperial. A comissão deliberou que cada oficial do Corpo da Armada, desde segundo-tenente até capitão de mar e guerra, receberia um ofício consultando sobre a sua vontade de aderir à causa brasileira. O ofício garantia que quem não aceitasse teria transporte para si e sua família até Portugal custeado pela Fazenda Pública, além do soldo correspondente a sua patente até o momento do embarque. Um mês foi o prazo estabelecido para resposta.

Muitos responderam afirmativamente, entretanto a adesão foi mais forte nos postos mais elevados, ficando a oficialidade desbalanceada, com muitos oficiais antigos e poucos tenentes. As respostas dos oficiais adesistas foram dadas com muito entusiasmo e amor à causa da independência. Como exemplo, vale destacar a resposta do Capitão-Tenente Antonio Salema Freire Garção: "Que declaro com toda a franqueza que é própria em um Oficial de honra, que estou pronto a defender e seguir a causa do Brasil, arriscando a própria vida, em sua defesa..." (SILVA, 1882).

A contratação dos estrangeiros e a lealdade

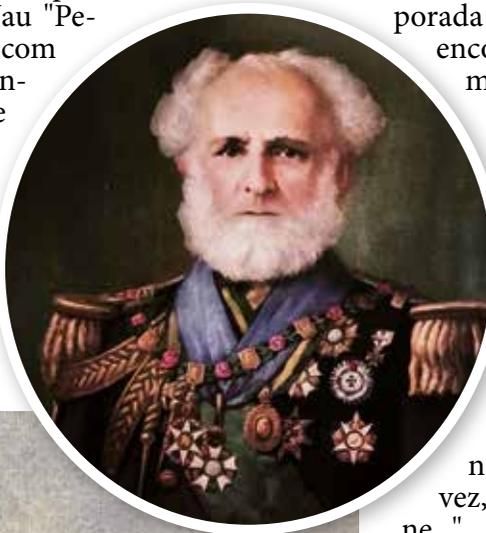


demonstrada pelos que aceitaram servir à Marinha Imperial deixaram de ser uma preocupação a respeito da confiança nos oficiais.

Com relação à marujada lusa, a situação tendia a ser bastante complicada. Guarnições portuguesas já haviam dado provas da sua rebeldia durante a comissão comandada pelo Chefe de Divisão Rodrigo de Lamare, planejada com a tarefa de enviar reforços para o combate contra as tropas portuguesas estabelecidas em Salvador, em julho de 1822. A situação iria se repetir por mais de uma vez.

Mas não havia tempo a perder. Tropas portuguesas estabelecidas na Bahia aguardando reforços vindos de Portugal hostilizavam o Império. Deste modo, o Imperador, por decreto de 29 de março de 1823, declarou o porto de Salvador em estado de rigoroso bloqueio. No dia seguinte, Cochrane recebeu a ordem de se fazer à vela e demandar o referido porto, com autorização para destruir ou tomar todas as forças portuguesas que encontrasse no desenrolar da sua missão. Três dias depois, arvorando seu pavilhão na Nau "Pedro I", Cochrane suspendia com a Esquadra nacional para enfrentar os navios do Chefe de Divisão Félix de Campos.

O Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, aos dezesseis anos fez parte da tripulação da Fragata "Niterói" sob o comando de John Taylor



A Fragata Niterói, aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho

Não foi a primeira vez que a Bandeira Imperial foi içada em um navio no mar. Em 14 de novembro de 1822, Força Naval comandada pelo norte-americano David Jewett suspendeu da Baía de Guanabara com a missão de retirar de Montevideu os soldados portugueses que não haviam optado pelo Império e que lutavam contra os brasileiros na Província Cisplatina. Também nessa ocasião foi repetida a rebeldia portuguesa demonstrada na expedição de julho de 1822, em clara indicação de que poderia acontecer novamente.

É oportuno registrar que, segundo o historiador Almirante Prado Maia, a Bandeira Imperial que a força de Jewett arvorou pioneiramente no mar fora distribuída aos navios da Esquadra no dia 10 daquele mês de novembro, data que se tornou referência para a criação de nossa Esquadra que, neste ano de 2022, comemora o seu bicentenário (MAIA, 1965).

Por ter que aguardar para completar a sua guarnição e terminar alguns reparos, a "Niterói", de John Taylor, não suspendeu incorporada à Força Naval de Cochrane. O encontro dos navios imperiais somente aconteceu no final de abril, nas costas da Bahia.

O inevitável combate ocorreu em 4 de maio. Além da superioridade das forças navais lusitanas e da diferença do estado do material, a atuação dos navios brasileiros foi prejudicada por algumas tentativas de sublevação por parte de marinheiros portugueses embarcados na capitânia e em alguns navios. Mais uma vez, como mais tarde disse Cochrane, "... parece-me que metade da esquadra precisa guardar a outra metade" (BOITEUX, 1954).

Na Nau "Pedro I", dois marinheiros portugueses que guarneciam o paiol, por sentimento de afeto ao inimigo, esconderam a pólvora em pleno desenrolar do combate. Atos de indisciplina pelo mesmo motivo ocorreram na Corveta "Liberal" e em outros navios. Por sorte, a liderança de John Taylor impediu a ocorrência de indisciplinas a bordo da "Niterói". Por outro lado, falhas por parte da Esquadra portuguesa acarretaram no resultado indeciso do combate, que terminou com a retirada

da força lusitana para Salvador e da brasileira rumando para o fundeadouro do Morro de São Paulo.

Em carta a José Bonifácio, escrita no dia seguinte ao do combate, Cochrane expôs a crítica situação do material e do pessoal da sua força, registrando seu desapontamento com as características marinheiras da maioria de seus navios, o estado de conservação do velame, a qualidade da pólvora e do armamento e o nível de adestramento e confiança nas guarnições.

Para dar continuidade às ações ofensivas, o Almirante efetuou um remanejamento do pessoal, transferindo oficiais e marinheiros de confiança para a Nau "Pedro I" e, em uma manobra audaciosa como era de seu feitio, tentou entrar em Salvador com a nau capitânia, a fim de realizar uma abordagem na Nau portuguesa "D. João VI", empreitada que falhou devido às condições de vento e maré. Depois desse insucesso não restou alternativa a não ser executar o bloqueio do porto, enquanto as tropas do General Labatut e a "Esquadra Itaparicana", comandada pelo Segundo-Tenente Patrão-Mor do Arsenal de Marinha da Bahia João Francisco de Oliveira das Botas, sitiavam por terra e fustigavam as forças lusitanas.

A situação por demais desvantajosa abateu o moral dos portugueses até a decisão de organizar um numeroso comboio, composto por oitenta transportes protegidos por treze navios de guerra, e se dirigir, em fuga, rumo a Portugal, o que se concretizou na manhã de 2 de julho de 1823. No seu encaço, seguiu parte da Esquadra Brasileira. Ao perceber que parte do comboio se dirigia para o Maranhão, Cochrane ordenou a John Taylor que a "Niterói" seguisse as águas dos navios de Félix de Campos e partiu com a "Pedro I" com destino à Província do Maranhão.

A perseguição ao comboio ficou conhecida como *A epopeia da "Niterói"*, episódio em que a valente fragata navegou até as proximidades do rio Tejo, conseguindo apresiar diversos navios portugueses que se atrasaram. A façanha, levada a cabo por John Taylor e sua valorosa tripulação, somente terminou em 9 de novembro de 1823, quando a "Niterói" lançou ferro nas águas de Salvador, em condições materiais precárias, abastecida de aguada para apenas dois dias e com a tripulação extenuada, mas com o augusto sentimento do dever cumprido.

Em 1823, ainda coube à Esquadra Brasileira conseguir libertar do jugo português o Maranhão, o Pará e, no ano seguinte, a Província Cisplatina. Em seguida, promoveu a pacificação

de Pernambuco, do Ceará e do Maranhão, após o que Cochrane, desgostoso por entender que ainda não havia recebido o pagamento que lhe era devido, embarcou na Fragata "Piranga", demandou Portsmouth, Inglaterra, e nunca mais retornou ao Brasil.

Diferentemente do seu chefe, Taylor desejou permanecer servindo à Marinha do Brasil. Promovido a capitão de mar e guerra, chegou a ser destituído da Marinha, exonerado por decreto do Imperador, devido a pressões diplomáticas incentivadas pela *Royal Navy*. Entretanto, pedidos insistentes da diplomacia brasileira fizeram com que o Almirantado inglês acedesse e, em 1º de dezembro de 1825, o bravo oficial foi reintegrado à Marinha Imperial com a graduação Chefe de Divisão. Em defesa da sua pátria do coração, após a campanha da independência, teve oportunidade de continuar oferecendo seus valiosos préstimos na oposição à Confederação do Equador, na repressão ao corso nas costas brasileiras, nas lutas da Regência no Rio de Janeiro e na Revolução dos Cabanos. Casado com a brasileira Maria Teresa da Fonseca Costa, veio a falecer, no posto de Vice-Almirante, em 1855, na sua residência, no Rio de Janeiro.

Ao término da Guerra da Independência, a Marinha do Brasil, grande responsável pela consolidação da independência nacional ao eliminar os focos de resistência estrangeira em território brasileiro, encontrava-se pronta, com moral elevado, para continuar defendendo os interesses do Império nas campanhas do Prata e na Guerra da Tríplice Aliança. ■

REFERÊNCIAS

- BOITEUX, Lucas Alexandre. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.
- BOTTO, Carlos Penna. *Campanhas Navais Sul-Americanas: suas causas, seus efeitos e a projeção destes na época presente*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- CASTRO, Pierre Paulo da Cunha Pereira & RODRIGUES, José Antônio. *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2020.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1965.
- SILVA, Theotonio Meirelles da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº)



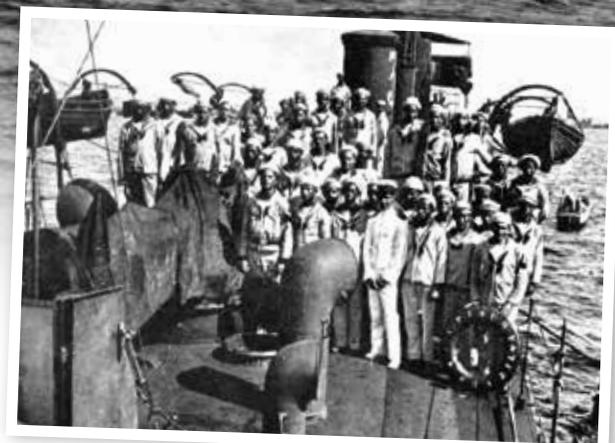
A MARINHA EM 1922

Claudio da Costa Braga*

Nas comemorações dos cem anos da Independência, a Marinha de Guerra Nacional vivia momentos sensíveis, com seus meios navais e sua estrutura administrativa e operativa em uma condição de precariedade. Tal situação culminaria com a assinatura, em 6 de junho de 1922, de um contrato com a Marinha dos Estados Unidos da América para a vinda de uma Missão Naval americana, a fim de auxiliar na orientação para a estruturação e organização de uma Marinha mais moderna. Não trataremos aqui das causas da decadência naval pela qual passávamos.

Nos primeiros cem anos após a independência do Brasil de Portugal, a Marinha Nacional e Imperial e depois Marinha de Guerra Nacional, teve participação decisiva em guerras, revoltas e conflitos que tentaram repartir o País em diversos Estados. Graças a sua ação decisiva e preponderante naqueles momentos, as crises puderam ser apaziguadas e a integridade territorial do nosso Brasil mantida.

Logo no início, nas Guerras da Independência, a Marinha foi fator decisivo e primordial



Guarnição do Contratorpedeiro "Piauí"

Foto: Marinha do Brasil

na estabilização do Império, contribuindo para evitar a secessão de Províncias das mais importantes, como a Bahia, Piauí, Maranhão e Pará.

Diversas seriam as participações da Marinha Nacional e Imperial no apaziguamento das várias crises que eclodiriam após a Independência: na Confederação do Equador, em 1824; na Guerra da Cisplatina, em 1825; na Guerra dos Farrapos ou Revolução Farroupilha (1835-1845), inicialmente no Rio Grande do Sul se espalhando por Santa Catarina; na Cabanagem, na Província do Pará (1835-1840); a Sabinada (1837-1838) na Bahia; a Balaiada, no Maranhão (1838-1840); e, depois, a Revolução Praieira na Província de Pernambuco (1848-1849), considerada como a última do Império. Em todas elas a Marinha teria participação expressiva. Também participaria das Guerras contra Oribe e Rosas, a da Tríplice Aliança e a Revolta da Armada, esta logo no início da República, porém, nada gloriosa como todas as outras.

Já em 1910, após a aquisição e chegada dos navios da Grã-Bretanha, observando-se o “Programa Júlio de Noronha” depois modificado para o “Programa Alexandrino de Alencar”⁽¹⁾, a Marinha passaria a possuir uma Força Naval respeitável do ponto de vista bélico, mas não em termos operacionais, pela deficiência de suas tripulações.

Os navios, depois que aqui chegaram, se envolveriam em uma das maiores crises vividas pela Marinha e pelo Brasil, tendo esse evento ficado registrado na história como “A Revolta dos Marinheiros” ou “A Revolta da Chibata”.

Em 22 de novembro de 1910, com apenas sete dias do Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca na Presidência da República, parte das tripulações de alguns navios da Esquadra, no Rio de Janeiro, capital do País, se rebelaram reivindicando, dentre outras coisas, o fim dos castigos corporais, em especial os da chibata, nos navios da Armada.⁽²⁾

Outro fato marcante da nossa história naval aconteceria por ocasião da “Grande Guerra” ou 1ª Guerra Mundial (1914 - 1918). A neutralidade do Brasil só seria quebrada, passados quase três anos corridos da guerra, após vários afundamentos de navios brasileiros por submarinos alemães, a maioria em águas do Atlântico Norte. Assim, em outubro de 1917, o governo de Wenceslau Brás declarou guerra à Alemanha. Logicamente, recairia sobre a Marinha de Guerra do Brasil o maior esforço na defesa do tráfego de navios mercantes nacionais ou aqueles do nosso interesse.

Em 1917, a Marinha encontrava-se com seus meios navais muito degradados materialmente e em termos de adestramento. O Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro, como principal Organização Militar (OM) responsável pela construção e reparos navais, possuía grandes limitações, com oficinas antiquadas, obsoletas e mão de obra, além de insuficiente, não qualificada. Os navios de 1910, apesar de serem considerados recentes, tornaram-se obsoletos e desatualizados em decorrência da evolução tecnológica sofrida pelos meios navais devido à Grande Guerra. Muitos dos navios se encontravam operacionalmente fragilizados por precariedade em sua manutenção e poucos treinamentos e missões operativas, devido a recursos financeiros insuficientes. A falta de adestramento e as avarias por falta de manutenção restringiam a ida dos navios para o mar significando grande desestímulo para as suas tripulações.

A Marinha era totalmente dependente de equi-



A participação da Marinha brasileira na 1ª Guerra Mundial foi um fato marcante da nossa história naval. Acima, o Presidente da República do Brasil Wenceslau Brás quando assinava a declaração de guerra e o Cruzador "Rio Grande do Sul" na chegada da DNOG ao Rio de Janeiro

Fotos: Marinha do Brasil

pamentos do exterior, em especial da Grã-Bretanha. Nossos meios navais, a maioria, eram britânicos adquiridos nos “Programas Júlio de Noronha / Alexandrino de Alencar”. Não possuíamos munição e dependíamos do fornecimento de carvão para operá-los, sendo o melhor o “Cardiff”, inglês, que a guerra nos havia cerceado de receber.

As promessas e esperanças de evolução industrial que a República prometia ainda não havia se concretizado. Nosso parque industrial era precário, provocando uma dependência externa muito grande de navios e equipamentos do exterior.

Nossos meios navais possuíam problemas crônicos no seu sistema de propulsão, caldeiras e condensadores.

Mesmo com todas essas deficiências, criamos a Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG), que sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando Frontin, deslocou, em 1918, alguns navios para Dacar, no Senegal, não tendo, entretanto, entrado em combate devido ao término da Grande Guerra.

Nessa ocasião, o envolvimento político dos oficiais de Marinha afastava-os das lides marinheiras a bordo, com mais prejuízos do que as vantagens que as suas posições políticas pudessem trazer de benefícios para a Armada.

Dos “Programas Júlio de Noronha / Alexandrino de Alencar”, que dotou a Marinha com excelentes meios navais, até a próxima aquisição, foram quase 25 anos de espera. Com marinheiros, muitos analfabetos e sem preparo militar, tornava-se difícil qualquer adestramento mais avançado para o emprego de armas tão modernas.

Por ocasião das Comemorações dos 100 anos da Independência, em 1922, no governo de Epitácio Pessoa, o Ministro da Marinha não era um oficial de Marinha e sim o Engenheiro Civil e Deputado Federal, João Pedro da Veiga Miranda. Chegado o Centenário, tão esperado para as comemorações da Independência do Brasil, a Marinha ainda não dispunha de uma estrutura em terra e no mar que lhe permitisse o exercício de uma de suas tarefas básicas, qual seja, o da dissuasão estratégica.

Vale destacar que no Centenário da Independência, a Marinha seria contemplada com a assinatura pelo governo de um decreto estabelecendo a instalação de uma Base Naval na Enseada da Ribeira, na baía da Ilha Grande. Esse Decreto estabelecia um Sistema de Defesa do Litoral da República (sic), com cinco Bases Navais e um Porto Militar na Enseada da Ribeira e dava outras providências.

O Cruzador "Bahia" foi o capitânia da DNOG desde a partida de Dacar, em 3 de novembro de 1918, até o final da comissão

Fonte: Marinha do Brasil •

Em seus diversos “Considerandos”, declara:

1. que o desenvolvimento das possibilidades técnicas da Marinha, no que concerne “a oficinas de construção, conservação e reparos do material, representará valioso impulso dado a várias industrias do paiz, quer pelo aproveitamento de productos nossos, quer pela constituição, aqui e alli, de verdadeiras escolas proficionaes;

2. que a Esquadra, órgão fundamental da defesa marítima, não pode prescindir, para a sua efficacia, da localização intelligente de pontos de apoio, onde, ao abrigo do inimigo, os nossos recursos navaes, com elementos technicos e naturaes, pelos reparos indispensaveis;

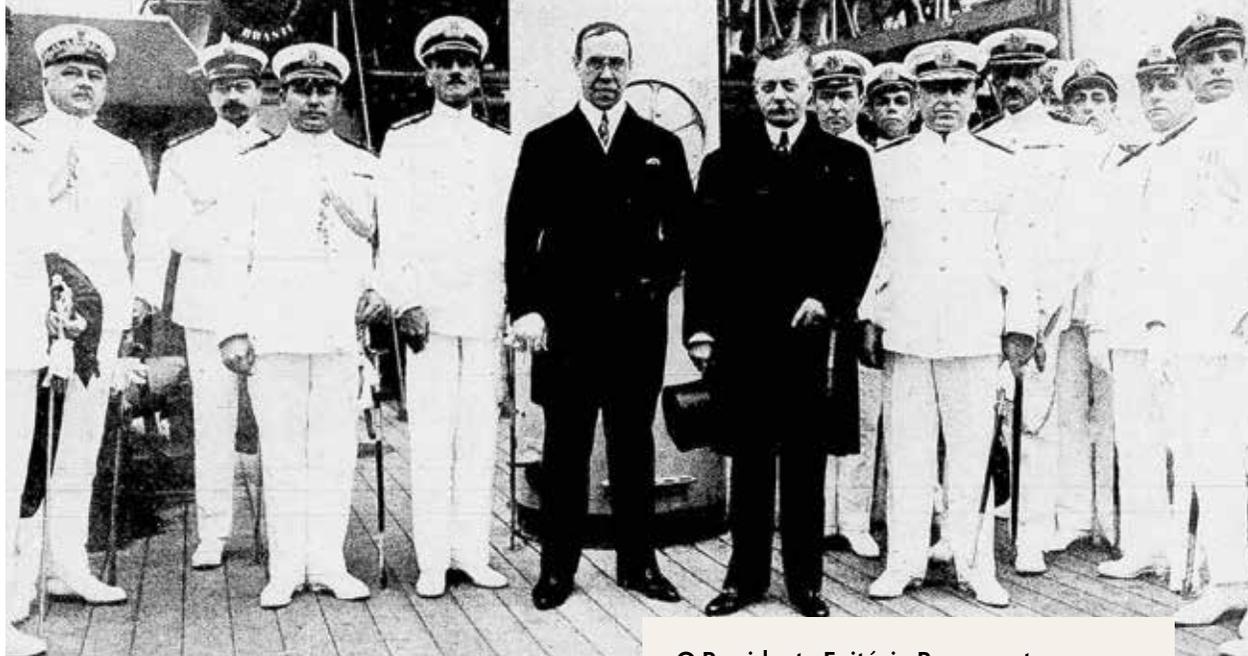
3. que, além dessas bases de menor importância, é unanimemente reconhecida a necessidade do estabelecimento de um porto militar, verdadeira sede da Esquadra, centro de todos os nossos recursos navaes, com elementos technicos e naturaes adequados a construir, não só um estaleiro considerável de construção militar, mas ainda um local apropriado a manobras e exercícios de conjunto, em que se possam desenvolver themas tacticos sem a observação indiscreta da população cosmopolita e sem risco em tempo de guerra;

4. que, desde muitos annos, as vozes mais competentes da nossa officialidade naval se vêm pronunciando por estas medidas;

5. que o Almirantado, instituição official, órgão tecnico consultivo da Armada, já em 12 de Dezembro de 1919 emittia o seu parecer favorável ao estabelecimento do porto militar na enseada da Ribeira, Estado do Rio de Janeiro, bacia da Ilha Grande, e á criação de bases navaes em Pará, Natal, Bahia, Santa Catharina e Rio Grande do Sul;

6. que essas indicações representam o fructo de conscienciosos estudos e suggerem uma série de trabalhos a que deve o Governo attender systematicamente, á medida que o permittam os recursos do paiz, e o aconselhe a política naval a seguir;





O Presidente Epitácio Pessoa entre o Ministro da Marinha, João Pedro Veiga Miranda, e o Chefe do Estado-Maior da Armada, com oficiais a bordo do "Barroso"

Fonte: Revista da Semana nº 38 de 1922, disponível em http://memoria.bn.br/pdf/025909/per025909_1922_00038.pdf

7. que o acto preliminar desse conjunto de medidas deve ser a sua consagração positiva, em decreto, que evite soluções de continuidade ou modificações menos ponderadas;

8. que tão relevantes realizações devem começar pelo núcleo do systema, isto é, pelas obras relativas á base principal, de accordo, ainda ahi com o voto do Almirantado que, insistindo em sessão de 29 de julho de 1921, pela installação do Porto Militar na Ribeira, suggeria ao Governo que “a Marinha commemorasse o Centenário da nossa Independência com o lançamento de sua pedra fundamental”.”

Depois desses Considerandos:

“Decreta, de accordo com o art. 48, n. I. da Constituição Federal e as autorizações decorrentes dos arts. 30, verba 8ª, e 31, n. 3 do decreto n. 4.555 de 10 de Agosto último;

Art. 1º – O systema de defesa do litoral da República comprehenderá um porto militar na enseada da Ribeira, bacia da ilha Grande, Estado do Rio de Janeiro; e cinco bases navaes situadas em Pará, Natal, Bahia, Santa Catharina e Rio Grande do Sul.

Paraphrasso único. - A ordem de installação dessas bases e a sua classificação serão reguladas pelas necessidades da Marinha e a orientação da política naval.

Art. 2º – Será declarada de utilidade pública a fim de ser desapropriada, a área que for julgada necessária para o estabelecimento do Porto Militar na Ribeira, inclusive as quedas de água de Bracuhy e Ariró, as ilhas e ilhotas da enseada e os pontos situados na

entrada da referida bahia, cujo aproveitamento fôr conveniente para as fortificações e outras utilizações da Marinha.

Art. 3º – À medida que, com as novas installações no Porto Militar, se tornarem superfluas e dispensaveis as existentes na bahia do Rio de Janeiro, poderá o Governo sem prejuizo da defesa deste último porto, dispor dellas, vendendo os immoveis e machinismos em concorrência pública ou transferindo as machinas para as futuras bases naves.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 7 de Setembro de 1922, 101º da Independência e 34º da República – Epitácio Pessoa. - J. P. da Veiga Miranda”.

“Usando da autorização contida no n. 3 do art. 31 da lei n. 4.555 de 10 de Agosto último:

Resolve abrir, pelo Ministério da Marinha, o crédito de trinta mil contos de réis (30.000:000\$000) papel, em apólices, juros de cinco por cento (5%) ao anno, os quaes serão entregues á Contabilidade daquelle Ministerio, pela fórmula legal, afim de attender a todas as despesas com os serviços attinentes à defesa naval do paiz.

Rio de Janeiro, 7 de Setembro de 1922. - 101º da Independência 34º da Republica. - Epitácio Pessoa. - J. P. da Veiga Miranda”.



O Cruzador "Barroso" passando em revista os navios de guerra nacionais e estrangeiros durante as comemorações do Centenário da Independência em 1922

Por ocasião dos 100 anos da Independência, a Marinha de Guerra estava estruturada de acordo com a Segunda Fase, da Primeira Reforma Alexandrino (1914-1923). Possuía uma excess-

siva centralização administrativa, em decorrência da subordinação direta ao Ministro de grande número de organizações militares, além das de Direção Setorial.

Os navios eram subordinados à Força de Alto Mar⁽³⁾ que era constituída de duas Divisões, sem conotações geográficas. Uma das Divisões englobava os navios mais modernos e a outra Divisão os navios do século passado.

Existiam duas Flotilhas Fluviais: a do Mato Grosso e a do Amazonas, com navios muito antigos e sem nenhuma expressão militar.

PARADA NAVAL

Ainda na programação do Centenário da Independência, em 10 de setembro, aconteceria uma Parada Naval, no interior da Baía da Guanabara, com navios de guerra nacionais acompanhados dos navios das nações amigas que vieram para o Rio de Janeiro representando os seus países. Tomaram parte os Couraçados ingleses "Hood" e "Repulse"; couraçados americanos "Nevada" e "Maryland"; os japoneses "Yvate", "Yzumo" e "Asama"; cruzador português "Republica" e uruguaio "Uruguay"; mexicano "Nicolas Bravo" e as unidades nacionais couraçados "Minas Gerais", "São Paulo" e "Floriano"; cruzador "Barroso"; os contratorpedeiros e submarinos. ■

NAVIOS SUBORDINADOS À FORÇA DE ALTO MAR (1922)

ENCOURAÇADOS

"Minas Gerais" (1908) e "São Paulo" (1909)

CRUZADORES

"Rio Grande do Sul" e "Bahia" (1909); "República" (1892), "Barroso" (1896) e "Timbira" (1896)

CONTRATORPEDEIROS

"Amazonas", "Pará", "Piauí", "Mato Grosso", "Paraíba", "Alagoas", "Rio Grande do Norte", "Santa Catarina", "Paraná" e "Sergipe" (todos de 1908, 1909 e 1910)⁽⁴⁾

ENCOURAÇADOS

"Deodoro" (1898) e "Floriano" (1899)

TORPEDEIRA

"Goiás" (1907)

SUBMARINOS

F1, F3 e F5 (1914)

NAVIOS MINEIROS/VARREDORES

"Carlos Gomes", "Jaguarão" e "Tenente Maria do Couto"⁽⁵⁾

TENDER DE SUBMARINO

"Ceará" (1915)

TENDER DE CONTRATORPEDEIRO

"Belmonte" (1912)

NAVIO ESCOLA

"Benjamin Constant" (1892)

NOTAS

(1) Ambos os Programas ficariam conhecidos pelos nomes dos Ministros da Marinha da época.

(2) Ver livro "1910 – O Fim da Chibata. Vítimas ou Algozes?".

(3) A denominação ESQUADRA como organização permanente só foi adotada pelo Aviso nº 1227, de 12 de março de 1924.

(4) Navios adquiridos na Grã-Bretanha, no Programa Júlio de Noronha / Alexandrino de Alencar.

(5) Mercantes e Rebocadores adaptados

* Capitão de Mar e Guerra (RM1)

FORÇA NAVAL DO NORDESTE

A Esquadra Brasileira na 2ª Guerra Mundial

Lucas Lopes Whately*

Alocução proferida durante a cerimônia alusiva ao 80º Aniversário de Criação da Força Naval do Nordeste (FNNE), realizada na sede da Esquadra, em 19 de outubro de 2022.

Em síntese apertada, a missão da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial foi patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes que trafegavam entre o Mar do Caribe e o nosso litoral sul contra a ação dos submarinos e navios corsários do Eixo. Foi uma luta constante, silenciosa e – infelizmente – pouco conhecida pelos brasileiros.

Sua atuação ocorreu na campanha que entrou para a história como a “Batalha do Atlântico”, cujo objetivo era a manutenção das linhas de comunicação marítimas entre o continente americano, a Europa e a costa ocidental da África.

Em 1940, no início da guerra, a Marinha estava desatualizada tecnologicamente se comparada com as Marinhas europeias e com a ascendente Marinha norte-americana. Era clara a vulnerabilidade de nosso Poder Naval para o enfrentamento da guerra antissubmarino. Não possuíamos sensores adequados, nem adestramento para o combate contra os submarinos do Eixo. A doutrina antissubmarino era baseada ainda nas lições aprendidas com a nossa parti-



cipação na 1ª Guerra Mundial, muito diferente do que já vinha ocorrendo, desde 1939, nas águas do Atlântico Norte e do Mediterrâneo. Nossos estrategistas navais esperavam um outro tipo de guerra e, também, outros possíveis adversários.

A partir de 15 de agosto de 1942, e em apenas cinco dias, um único submarino inimigo afundou seis navios brasileiros dedicados às linhas de cabotagem, vitimando mais de seiscentas pessoas. Foi um choque para o povo brasileiro, reverberado pelas manchetes dos jornais e por manifestações de rua nas maiores capitais, todas clamando pela guerra. A violência dos ataques de agosto levou à declaração de Estado de Beligerância com a Alemanha em 22 daquele



mês e, finalmente, ao Estado de Guerra contra o Eixo no último dia de agosto. A partir de então, era necessário defender a liberdade, o território e as famílias brasileiras. Era necessário remodelar os sonhos em face de uma ameaça que devia ser neutralizada.

Do ponto de vista operacional, a primeira ação de resposta, que logo se mostrou bastante

eficaz, foi a organização dos comboios nos portos nacionais, prática já comum no Atlântico Norte. Os comboios que partiam e chegavam aos portos brasileiros eram escoltados por navios da Marinha do Brasil e da *US Navy*.

Para tanto, era imprescindível uma base que fosse capaz de apoiar os navios em operação no Atlântico Sul. Nesse sentido, destacou-se o Almirante Ary Parreira, designado para Chefe da Comissão de Instalação da Base Naval de Natal. O desafio era imenso porque a região, naquela altura, não dispunha de infraestrutura para suportar o empreendimento.

Nesse contexto, a criação da Força Naval do Nordeste, em 5 de outubro de 1942, foi parte de um rápido e intenso processo de reorganização das nossas forças navais para se adequar à situação de conflito.

Sob o comando do Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, a recém-criada força foi inicialmente composta pelos Cruzadores “Bahia” e “Rio Grande do Sul”, Corvetas “Carioca”, “Caravelas”, “Camaquã” e “Cabedelo” e os Caça-Submarinos “Guaporé” e “Gurupi”. A ela seriam acrescidos o Tênder “Belmonte”, caça-submarinos, contratorpedeiros classe “Marcílio Dias”, contratorpedeiros de escolta e submarinos, constituindo finalmente a Força-Tarefa 46 do Comando do Atlântico Sul, colocada sob o comando operacional da 4ª Esquadra da *US Navy*.

Uma das missões mais honrosas da Marinha durante a guerra foi escoltar os navios que transportaram para os campos de batalha europeus a Força Expedicionária Brasileira, a FEB. O primeiro escalão da FEB foi escoltado pelos contratorpedeiros “Mariz e Barros”, “Marcílio Dias” e

“Greenhalgh”, até ao largo de Recife, quando foram rendidos por unidades norte-americanas, que escoltaram o transporte da tropa de compatriotas até Gibraltar.

Porém, o ganho operacional e material proveniente da participação na guerra parece ínfimo, mesmo pequeno, quando reconhecemos que aqueles anos de combate nos custaram

muitas vidas. As perdas brasileiras na guerra no mar somaram mais de trinta navios mercantes com um total de 982 mortos. Além disso, três navios de guerra brasileiros foram a pique em consequência das fatigantes operações no mar: a Marinha do Brasil perdeu 492 dos seus homens.

A primeira perda da Marinha foi o Navio Auxiliar “Vital de Oliveira”, torpedeado por submarino alemão. Morreram nesse ataque 99 patriotas.

A segunda perda foi a Corveta “Camaquã”, que afundou devido a um violento golpe de mar. Outros 33 militares morreram.

Por fim, o mais grave desastre enfrentado pela Marinha durante a 2ª Guerra Mundial foi o afundamento do Cruzador “Bahia” no dia 4 de julho de 1945, quando 337 homens morreram. Três infortúnios e 469 mortos, sem contar os 23 militares mortos em acidentes em outros navios de guerra e em navios mercantes afundados, elevando o total para 492.

A Força Naval do Nordeste concluiu sua missão em 7 de novembro de 1945 e regressou ao Rio de Janeiro em seu último cruzeiro. A sua curta, árdua e intensa vida operativa contribuiu sobremaneira para a livre circulação nas linhas de navegação do Atlântico Sul e certamente em muito somou para o esforço geral de guerra aliado.

Foram comboiados 3.164 navios, sendo 1.577 brasileiros e 1.041 norte-americanos, em 254 comboios de ida e volta. Considerando esse número de navios e as perdas em comboio, chegamos à conclusão de que cerca de 99% dos navios protegidos atingiram os seus destinos.

Ao término da guerra, a Marinha do Brasil dispunha de maior capacidade para controlar áreas marítimas e sem dúvida de maior poder dissuasório. Além disso, pode-se afirmar que houve uma mudança de mentalidade operacional na Força, com a assimilação de novas táticas de combate, bem como a incorporação de meios modernos. Por ter participado de ações de guerra, a Marinha adquiriu a experiência do combate. Tal experiência foi fundamental para forjar as futuras gerações de homens do mar, familiarizando-os com a vida dura da guerra antissubmarino.

A guerra também oferecia outra percepção: a de que a logística ocupa um lugar fundamental na manutenção de uma força combatente. Isso resultou a edificação e organização de bases, estações navais e outros pontos de apoio logístico no nosso litoral.

É mister ressaltar que a guerra nos aproximou, pelas décadas seguintes, da Marinha dos Estados Unidos e de suas doutrinas navais, com ênfase na guerra antissubmarino.

Finalmente, a guerra no mar mostrou que, no caso do Brasil, em um conflito generalizado, as nossas linhas de comunicação se tornam os alvos prioritários. Assim aconteceu em 1917 e, depois, em 1942. Somos atores relevantes do comércio marítimo e não podemos estar despreparados mais uma vez! Essa constatação é estratégica e histórica.

Mas, sem dúvida, o maior legado da guerra é a constatação de que jamais fugiremos de nossas responsabilidades e de nosso dever! Defenderemos nossa liberdade, nossa terra e nossas famílias a qualquer custo! A exemplo do que as gerações de veteranos já provaram, mesmo que não tenhamos os meios de combate ideais, temos o espírito preparado! Graças a eles, somos soberanos enquanto nação livre, podemos olhar nos olhos de nossos familiares, projetar um futuro de prosperidade e imaginar felicidade para nossos filhos e netos! Passado, presente e futuro se entrelaçam em seu sacrifício pelo Brasil!

A vitória reverencia aqueles que têm coragem! E o tempo elege os que triunfaram e gravaram seus nomes nas páginas da História! Tudo pela Pátria! Viva a Marinha! ■

REFERÊNCIAS

- BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 2006.
- CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. “A Marinha na Segunda Guerra Mundial”, in BARBOSA JÚNIOR, Ilques & ABREU, Guilherme Mattos de (orgs.). *Marinha do Brasil: Síntese Histórica*. Rio de Janeiro: SDM: 2018.
- CESAR, William Carmo. *Uma História das Guerras Navais. O desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. “Participação da Marinha Brasileira na Segunda Guerra Mundial: Técnicas e táticas Antissubmarino – Organização dos comboios”, in GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio (orgs.). *História Naval Brasileira*. Vol. V; T. II. Rio de Janeiro: SDGM, 1985, p. 330-434.
- TEMPONE, Vitor. “A Batalha do Atlântico e o Brasil na Segunda Guerra Mundial”, in *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, SDM, Vol. 9, n° 18, 2014, p. 80-102.

* Aspirante da Escola Naval



ESQUADRA BRASILEIRA

"Sou marinheiro e outra coisa não quero ser"

A Esquadra Brasileira foi constituída em 1822 para consolidar a Independência do Brasil e assegurar a integridade do seu território, tendo como marco histórico o içamento do pavilhão nacional, em 10 de novembro daquele ano, na Nau “Martim de Freitas”, posteriormente denominada “D. Pedro I”. Participou das campanhas do Império, incluindo a Guerra da Tríplice Aliança, com destaque para a Batalha Naval do Riachuelo, e das duas Guerras Mundiais no século 20, além do episódio conhecido como “Guerra da Lagosta”, na década de 1960. Mais recentemente, empregou navios em comissões voltadas para o apoio à política externa, no Haiti e no Líbano.

RCN • Com base nos ensinamentos colhidos ao longo desses duzentos anos, como o senhor visualiza a concepção de emprego da Esquadra Brasileira, espinha dorsal do Poder Naval e responsável pela proteção da “Amazônia Azul”, neste ano em que celebramos seu Bicentenário?

ALMIRANTE BETTEGA • Seja pela teoria do “Mundo VUCA” (Volatile – volátil; Uncertain – incerto; Complex – complexo; e Ambiguous – ambíguo) ou, o que muitos alegam ser sua evolução, pela teoria do “Mundo BANI” (Brittle - frágil; Anxious – ansioso; Nonlinear – não linear; e Incomprehensible – incompreensível), fato é

que vivenciamos um cenário internacional político-econômico dinâmico, uma conjuntura onde predominam tais características geradoras de tensões e instabilidades, e nada impede que nosso país seja conduzido a tais interações.

O capítulo 2 do Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) expõe as principais ameaças aos interesses nacionais no mar com potencial para provocar o emprego da Esquadra, focada em garantir a consecução das tarefas básicas do Poder Naval (Negação do Uso do Mar, Controle de Áreas Marítimas, Projeção de Poder sobre Terra e Contribuição para a Dissuasão) e das quais decorrem as operações e ações de Guerra Naval, preconizadas na nossa Doutrina Militar Naval (DMN), devendo ser executadas por uma Força balanceada entre os componentes de superfície, submarino, anfíbio e aéreo.

Visualiza-se um emprego otimizado de meios da Esquadra para a obtenção da máxima eficácia, quando e como demandado. Para isso, são necessários rapidez, aprestamento, flexibilidade e contínuo foco no adestramento do pessoal, bem como o esforço na manutenção de platafor-

mas e sistemas atualizados, alinhados com sua doutrina de emprego.

Assumem elevada relevância para o preparo e o emprego do Poder Naval o “Conhecimento” e a “Ciência, Tecnologia, Inovação e Engenharia”. A partir dessas bases e considerando os exemplos de nossa própria história, devemos estar sempre prontos a atuar, como previsto no ordenamento jurídico nacional, em defesa dos interesses de nossa Pátria, principalmente nos espaços oceânicos.

Nesse sentido, é preciso ampliar a Consciência Situacional Marítima da nossa Sociedade em temas relevantes e explicitados em nossos documentos orientadores de alto nível (Política Nacional de Defesa, Estratégia Nacional de De-





fesa, Política Naval e PEM 2040), como a proteção de nossas infraestruturas críticas no mar, relacionadas à exploração de petróleo e gás, a Elevação do Rio Grande, a foz do Rio Amazonas e as nossas ilhas oceânicas.



RCN • Na sua avaliação, a estrutura organizacional da Esquadra está apropriada para a concepção mencionada na questão anterior, em especial o conceito de Divisões de Esquadra? E com relação aos elementos de apoio orgânicos da Esquadra?

ALMIRANTE BETTEGA • O Estado-Maior da Armada (EMA) coordena e desenvolve os estudos para a consecução da Sistemática de Planejamento de Força da Marinha do Brasil (SISFORÇA), cuja principal entrega é um Plano de Configuração de Força da Marinha do Brasil (não apenas um dimensionamento de meios) realista, equilibrado e sustentável para os próximos vinte anos. Esses estudos preveem, entre outros aspectos, a reformulação de estruturas organizacionais em vários setores da Marinha, o que poderá acarretar em adequações e rearranjos na atual estrutura da Esquadra. A metodologia, seriedade e profissionalismo adotados na execução desses estudos certamente nos conduzirão à navegação mais segura.

Atualmente, a Esquadra está adequadamente baseada nas necessidades de flexibilidade e versatilidade, compreendendo os Comandos de Forças-Tipo, que permitem a especialização e foco no preparo e emprego das diferentes plataformas e, ao mesmo



tempo, as Divisões da Esquadra, compostas por estruturas de Estado-Maior muito bem adestradas, que têm a si adjudicadas meios daqueles Comandos, em composições planejadas e designadas para o cumprimento de missões específicas.

Da mesma forma, a Esquadra possui elementos fundamentais para o apoio ao pessoal e aos seus meios navais e aeronavais, como as Bases, Centros de Instrução e Adestramento, Centros de Apoio, Manutenção e Intendência e Unidades Médicas. Tais elementos trabalham em perfeita sinergia com nossas demais organizações militares e estão em constante evolução, a fim de acompanhar a dinâmica das demandas dos clientes e dos processos de obtenção, assim como o desenvolvimento tecnológico dos diversos sistemas de armas, propulsão, sensores, simuladores e de saúde.

RCN • Considerando as perspectivas para o emprego do nosso Poder Naval, quais são os principais desafios para as Forças de Super-

fície, Aeronaval e de Submarinos, tendo em vista a evolução tecnológica em andamento?

ALMIRANTE BETTEGA • Como o próprio Comandante da Marinha mencionou em entrevista recente à Agência Marinha de Notícias, nosso “maior desafio é conciliar o histórico de restrições orçamentárias com a busca contínua pelo máximo aprestamento das nossas unidades operativas”.

Considerando as origens, características e idades de nossos meios, podemos mensurar o esforço logístico necessário para mantermos a prontidão.

Todavia, no âmbito da Esquadra, temos outros desafios tão significativos, como, por exemplo, a avaliação operacional e potencial desenvolvimento doutrinário para emprego do submarino Classe “Riachuelo”, que traz uma série de inovações e recursos; ampliação da capacidade de emprego de aeronaves remotamente pilotadas (ARP) em nossos meios de superfície; continuar cooperando para a qualificação do



MANSUP (míssil antinavio de superfície); ampliação das capacidades de operações do NAM “Atlântico” com aeronaves de asa rotativa, nossas e das demais Forças; reformulação da doutrina de emprego das aeronaves de asa fixa a partir de terra; fomento da Diplomacia Naval e presença da Marinha do Brasil no âmbito do entorno estratégico; aprimoramento da capacitação de nosso pessoal, por meio de simuladores; e otimização das nossas Bases e Centros subordinados para apoio aos meios da Esquadra, inclusive às Fragatas Classe “Tamararé”.

RCN • Como Comandante em Chefe da Esquadra, o senhor ocupa relevante cargo na Força Naval, decorrente de sua brilhante singradura na Marinha. A partir dessa destacada posição, qual sua mensagem de incentivo aos jovens oficiais para que escolham iniciar suas respectivas carreiras na Esquadra?

ALMIRANTE BETTEGA • Inicialmente, gostaria de agradecer pela consideração e aproveitar a oportunidade para fazer referência à opinião de Rui Barbosa, quando afirma que “os povos são e fortes, as nações másculas e livres amam nas suas Esquadras a imagem de sua própria existência”.

É preciso que tenhamos sempre em mente a importância da Esquadra, núcleo do nosso Poder Naval, para o Brasil. Ao comemorarmos seu Bicentenário, é indispensável reverenciarmos o legado deixado por aqueles que nos antecederam, ajudando a consolidar nossa independência e soberania, conscientes de que o mar foi, é e sempre será vital para a sobrevivência e progresso do nosso país. Uma fonte inestimável de recursos naturais, como petróleo, jazidas minerais e pescado, que compõem a riqueza da nossa “Amazônia Azul”, que urge ser protegida para, em larga escala, cuidarmos da nossa gente!

É imperioso darmos o nosso melhor, perseverarmos e olharmos para o futuro com otimismo. Encararmos as adversidades conscientes de nossa parcela de espírito de sacrifício, pois a diferença está na maneira com que enfrentamos as dificuldades.

Aos jovens oficiais que, juntamente com os praças e servidores civis, integram o nosso maior patrimônio, recomendo que alterem suas escalas sonar e radar para perceberem e estarem prontos para uma nova Esquadra que se aproxima, com submarinos, aeronaves e navios modernos. Mantenham a chama do Fogo Sagrado acesa em vossos peitos! Acreditem num futuro melhor! Mantenham o brilho nos olhos! Reverberem a importância da Amazônia Azul! Orgulhem-se de fazer parte do seleto grupo de homens e mulheres capazes de protegê-la!

Em breve, as luzes de navegação dessa nova e moderna Esquadra estarão no horizonte, no visual, como costumemente falamos em nossos passadiços. As senhoras e senhores serão os tripulantes e futuros comandantes desses meios, responsáveis pelas nobres e honradas tarefas de preparar e empregar o Núcleo do Poder Naval. Como principal incentivo, ressalto que a Esquadra é a grande escola que forja a alma do marinheiro e, como bem expressou nosso Patrono, “sou marinheiro e outra coisa não quero ser”. ■



Pessoal: *nosso maior* Patrimônio

Duzentos anos de história junto com o Brasil independente

Fabiana Barbosa de Brito*

Desde a antiguidade, o mar sempre foi a grande testemunha do nascimento de grandes civilizações. Foi o caminho para as águas que permitiu o desenvolvimento desses povos. Foi às margens plácidas do riacho Ipiranga que, em 7 de setembro de 1822, o Império dos trópicos se tornou uma nação independente. Em 2022, a Marinha completa 200 anos junto com o Brasil independente, cuja grandeza e integridade foram garantidas por nossos antepassados. Nossa Pátria amada nasceu ao som do mar!

Com uma larga faixa litorânea e extensão continental, era imprescindível para o Império que a questão da Independência fosse resolvida no mar. Era necessário, portanto, uma Força

Naval capaz de propagar o “grito do Ipiranga” em todo o território e defender os seus interesses frente aos Estados soberanos. Nesse contexto, importantes personagens deixaram um legado de exemplo, dedicação e valores não somente para os marinheiros, mas para todos os brasileiros.

Na Marinha herdada pelo Império, as tripulações eram formadas essencialmente por antigos oficiais e marinheiros portugueses que chegaram com a Corte de D. João VI, em 1808. Nesse sentido, um dos primeiros desafios encontrados nas ações militares anteriores à Independência foi, justamente, relacionado ao pessoal. Os marinheiros a bordo dos navios de D. Pedro, que eram portugueses natos,



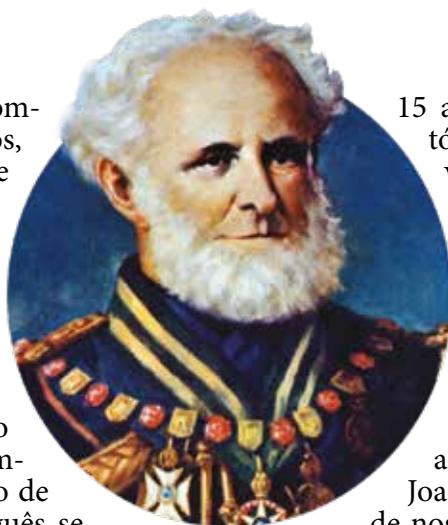
Lord Cochrane

recusavam-se a lutar contra compatriotas. Em alguns navios, inclusive, havia até acordo de lançarem-se ao mar em direção aos navios portugueses, caso o combate ocorresse.

Foi a desconfiança do governo quanto à lealdade dessas tripulações lusitanas que originou uma das primeiras medidas de pessoal: criação de uma comissão, em dezembro de 1822, com o propósito de consultar cada oficial português se queria servir à causa do Brasil. Entre os oficiais que optaram por ficar no Brasil, destacam-se oito médicos que constituíram o núcleo inicial do Corpo de Saúde Naval. O pessoal civil das repartições e a marinhagem em geral não foram consultados pela comissão, permanecendo a serviço do Brasil.

Com poucos brasileiros natos nos Corpos de Oficiais e de Praças, outra medida de administração de pessoal fez-se necessária: contratação de estrangeiros, especialmente britânicos. O General Francisco Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta foi o responsável por organizar esse recrutamento. Recorreu-se, ainda, ao voluntariado indígena e até escravos, como marinheiros e grumetes. Uma das principais contratações estrangeiras foi o britânico Lord Alexander Thomas Cochrane, que assumiu o Comando em Chefe da Esquadra Brasileira em março de 1823. Em virtude da sua contratação, outra medida administrativa de pessoal foi necessária: criação do posto de Primeiro Almirante para o futuro Marquês do Maranhão.

O recrutamento de tropas nacionais foi outra importante decisão na área de pessoal, pois foi a abertura do voluntariado que possibilitou o ingresso de nosso maior herói naval: o Marquês de Tamandaré. Em 1823, aos



Almirante Tamandaré

15 anos de idade, iniciou sua trajetória na Marinha do Brasil, como voluntário. Fez-se merecedor de muitos elogios, inclusive do Primeiro Almirante Lord Cochrane, que o recomendou a D. Pedro I, quando tinha somente 16 anos, com a previsão de que ele seria, no futuro, o "Nelson brasileiro". "Sou Marinheiro e outra coisa não quero ser." Foram essas as palavras, ditas pelo Almirante Joaquim Marques Lisboa, Patrono de nossa Marinha, que refletem bem o fogo sagrado que marcou a trajetória de muitos marinheiros que dedicaram suas vidas nas lutas pela Independência.

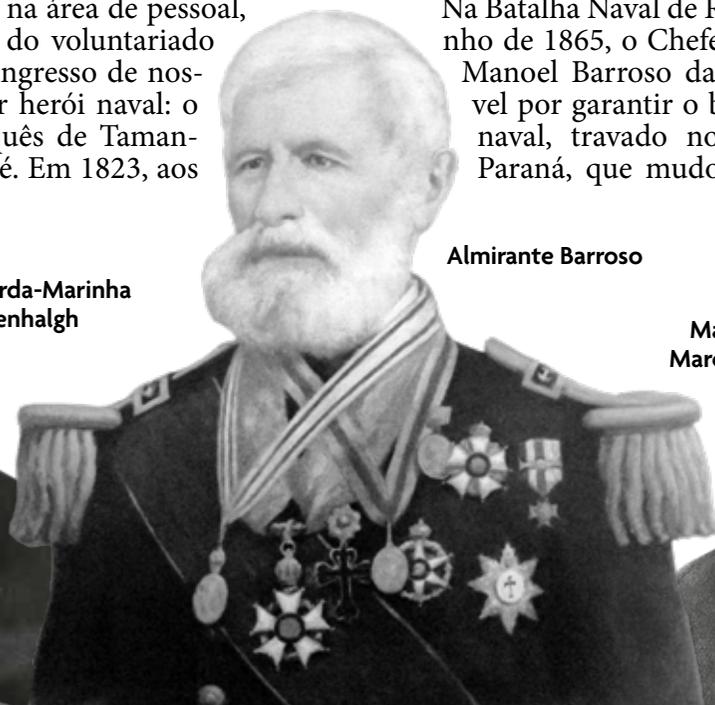
Durante o Período Regencial, algumas medidas administrativas de pessoal foram adotadas, como a organização de uma Ordenança-Geral para o Serviço da Armada, um Código Penal e uma Lei de Promoções, além de normas militares para o pessoal. Para a instrução do pessoal, foi criado a bordo dos navios o cargo de mestre-escola para alfabetizar os praças. Além disso, a Academia de Marinha passou a funcionar a bordo da Nau "Pedro II".

A maioria de D. Pedro II, em 1840, marca o início do Segundo Reinado. Nesse período, resalta-se a importante contribuição dos auditores da Marinha para a repressão do tráfico de escravos, trazendo uma inovação para a Força. Eles eram responsáveis pelo julgamento das apreensões que fossem realizadas, em primeira instância, em substituição do poder judiciário local. Estima-se que a Auditoria da Marinha conseguiu obter a emancipação de 2.246 africanos.

Na Batalha Naval de Riachuelo, em 11 de junho de 1865, o Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva foi o responsável por garantir o bloqueio naval, travado no Rio Paraná, que mudou o



Guarda-Marinha Greenhalgh



Almirante Barroso



Marinheiro Marcílio Dias

2ª GUERRA MUNDIAL

Na foto maior, comunicação por holofote em escolta a comboio. À direita, vigilância noturna em caça-submarino

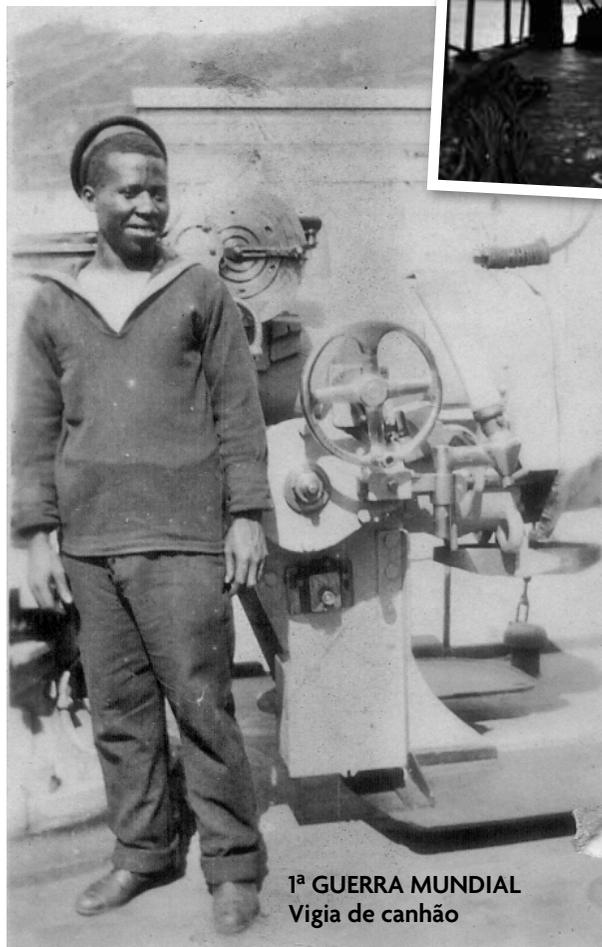


curso da guerra. A coragem de Barroso figurou como elemento fundamental para o triunfo aliado. Duas frases de Barroso demonstram o seu espírito aguerrido: “Atacar e destruir o inimigo o mais perto que puder” e “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”.

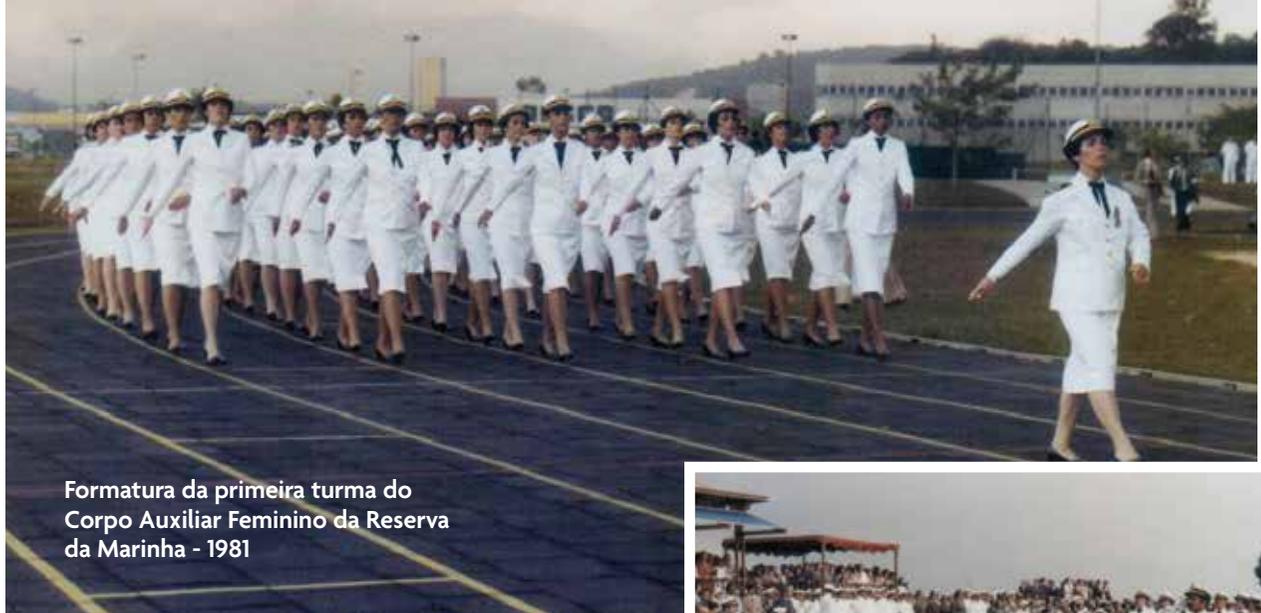
Sagrou-se herói naval, ainda, o Imperial Marinheiro Marcílio Dias, que travou uma luta corpo a corpo com quatro inimigos paraguaios, sendo dois abatidos. Apesar da grande coragem, faleceu em virtude dos ferimentos do combate. Ele é exemplo de militar disciplinado e cumpridor de seus deveres. Outro importante personagem dessa batalha foi o Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh, que teve a sua cabeça decepada por defender o Pavilhão Nacional.

No alvorecer da República, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha foi transformada em Ministério da Marinha pela Lei nº 23, de 31 de outubro de 1891, que reorganizou os serviços da administração pública federal no recém-proclamado regime republicano. O ministério, ao longo da Primeira República, se preocupou com propostas de modernização da Força e, entre elas, sobressaltou a necessidade de instrução de oficiais e marinheiros para operação e manutenção das novas embarcações.

Com a ascensão do Almirante Alexandrino Faria de Alencar ao cargo de Ministro, o Minis-



1ª GUERRA MUNDIAL
Vigia de canhão



Formatura da primeira turma do Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha - 1981



tério da Marinha recebeu um novo arranjo: os Decretos nº 6.496 e nº 6.502, ambos de 11 de junho de 1907, estabeleceram a estrutura central composta por Gabinete, Diretoria do Expediente e pelo Conselho do Almirantado, que substituiu o Conselho Naval como órgão consultivo do Ministro em todos os assuntos relacionados às Marinhas de Guerra e Mercante, composto por todos os Oficiais-Generais da Armada. Pelo Decreto nº 9.169-A, de 30 de novembro de 1911, a Superintendência do Pessoal era o setor do Almirantado incumbido de executar e fazer executar os regulamentos e mais disposições concernentes ao preparo para o ingresso no serviço naval. O Almirante ocupou o cargo

de ministro por três vezes, entre os anos 1906-1910, 1913-1918, 1922-1926.

Durante o período da 1ª Guerra Mundial, o Almirante Alexandrino determinou que se preparasse uma Divisão Naval, que ficou conhecida como Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG). Um ponto sensível, na área de pessoal, que foi observado pelo Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, Comandante da DNOG, foi o nível de adestramento das tri-



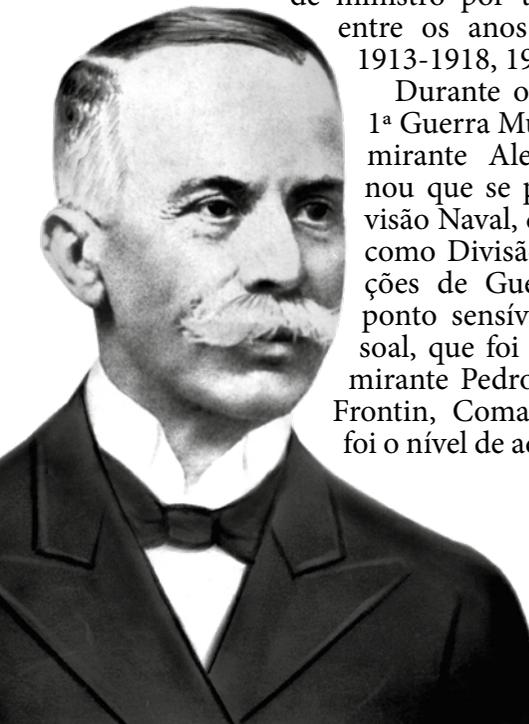
Almirante Pedro Max Fernando de Frontin

pulações. Por estar deficiente, o adestramento teve que ser acelerado, com um intensivo programa de exercícios, de modo a preparar as tripulações para as patrulhas antissubmarino em conjunto com as Forças Navais britânicas.

A missão da Marinha, durante o período da 2ª Guerra Mundial, era patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes que trafegavam entre o Mar do Caribe e o litoral sul brasileiro contra a ação dos submarinos e navios germânicos e italianos. Novas tecnologias exigem adestramento continuado do pessoal, não somente para a operação, mas também para a manutenção. Essa participação em

ações de guerra trouxe a experiência de combate necessária para moldar as futuras gerações de homens do mar, contribuindo, dessa maneira, para a intensificação da profissionalização do nosso pessoal.

Essa experiência acumulada sempre foi o maior ativo para o sucesso das operações navais, desde os primórdios das grandes navegações. D. Henrique exigia, por exemplo, que os marinheiros portugueses fizessem seus diários de bordo e anotassem tudo quanto vissem de litoral. Naquela época, não existiam cartas náuticas, mas a gestão do conhecimento já ocorria.



Almirante Alexandrino Faria de Alencar

As cartas náuticas iam sendo elaboradas e aperfeiçoadas, gradativamente, à medida que as viagens iam se sucedendo e os aprendizados iam sendo registrados e compartilhados.

A “Inspeção de Marinha” substituiu a “1ª seção da Repartição do Estado-Maior da Armada” pelo Decreto nº 6.504, de 11 de junho de 1907. Em substituição à “Inspeção de Marinha”, a Organização Militar passou a ser denominada como Diretoria do Pessoal da Marinha (DPM) pelo Decreto nº 16.237, de 5 de dezembro de 1923, ficando diretamente subordinada ao Ministro da Marinha, como órgão de administração e consulta e tendo a seu cargo todas as questões de pessoal que competiam, até então, às várias “Inspeções”, ao Corpo de Marinheiros Nacionais, ao Batalhão Naval e à Justiça Militar.

Em 1931, de acordo com o Decreto nº 20.734-A, providências na área de ensino que eram acumuladas, até então, pela Diretoria do Pessoal e pelo Gabinete do Ministro foram descentralizadas para a Diretoria do Ensino Naval. Contudo, a recém-criada Diretoria foi extinta pela Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952, quando passou as atividades de sua responsabilidade para a DPM. Em 1968, o Decreto nº 62.860, de 12 de junho, recriou a atual Diretoria de Ensino da Marinha e inseriu a Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (DPMM) no Setor de Apoio, subordinada à Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM), com sede na cidade do Rio de Janeiro. No dia 30 de agosto de 2021, foi realizada a extinção da Diretoria do Pessoal Civil da Marinha (DPCvM) e a alteração da denominação da DPMM para DPM, pelas Portarias nº 206 e 207/2022, do Comandante da Marinha, retornando à denominação de origem. A fusão das duas Diretorias está alinhada ao Plano Estratégico da Marinha (PEM), pois buscou o aprimoramento da gestão de pessoal e a otimização dos recursos humanos, cujo propósito foi centralizar atividades que possam ser realizadas de forma unificada. A DPM é responsável por elaborar diversos subsídios, que culminarão nos seguintes documentos de planejamento de pessoal: Planos de Carreira de Oficiais e Praças; Plano Corrente de Oficiais e Praças; distribuição de efetivo e ajuste nos interstícios da carreira; efetivo de militares temporários, dentre outros.

Importante inovação foi o pioneirismo da Marinha na admissão de mulheres em seu efetivo, em comparação com as demais Forças. O resultado da visão do então Ministro da Marinha,

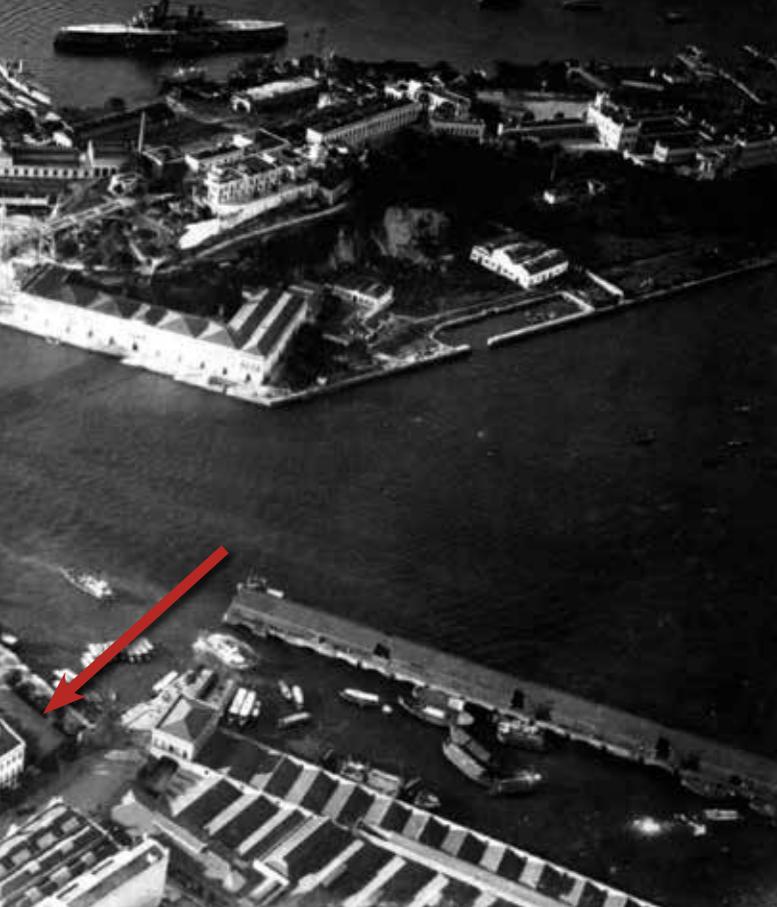
A antiga Diretoria do Pessoal da Marinha



Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, culminou na promulgação da Lei nº 6.807, de 7 de julho de 1980, que criou o Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha (CAFRM). Tal feito consagrou a nossa Instituição como a primeira das Forças Armadas brasileiras a admitir, de forma regular e sistemática, a participação feminina em seus quadros.

Essa participação foi ampliada, em 1997, com a reestruturação dos Corpos e Quadros de Oficiais e Praças da Marinha. As mulheres passaram a compor também o Corpo de Engenheiros da Marinha, os Quadros do Corpo de Saúde da Marinha, os Quadros Técnico e Auxiliar da Armada do Corpo Auxiliar da Marinha, bem como as diversas especialidades do Corpo Auxiliar de Praças e o Quadro de Músicos do Corpo de Fuzileiros Navais.

Em 2014, a primeira turma de Aspirantes femininas ingressou na Escola Naval (EN) para seguir carreira no Corpo de Intendentes. A partir de 2019, as mulheres que ingressaram na EN passaram a ter oportunidade de optar, também, pelo Corpo da Armada (CA) e pelo Corpo de Fuzileiros Navais (CFN). A partir de 2024, todas as Oficiais do CA e do CFN, inclusive do Quadro Complementar, bem como os praças do Corpo de Praças da Armada (CPA), iniciarão o embarque em meios operativos, assegurando a participação das mulheres nas fileiras operati-



vas, com plena igualdade de direitos e obrigações, conforme dispõe a Constituição.

Confirmando nosso pioneirismo, em 2012 a Marinha promoveu a primeira mulher das Forças Armadas brasileiras a Oficial-General e, em 2018, nova promoção ocorreu ao posto de Contra-Almirante. Destaca-se ainda a progressiva participação em funções cada vez mais relevantes e desafiadoras, o que inclui a direção de organizações militares; a chefia do Destacamento do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade; a subchefia da Estação Antártica Comandante Ferraz; a incumbência de Suboficial-Mor; e a atuação em missões de paz, com reconhecimento por prêmios da Organização das Nações Unidas.

A Lei de Reestruturação de Corpos e Quadros (Lei nº 9.519/97), que extinguiu o CAFRM e aumentou as possibilidades de ingresso da mulher na Marinha, teve o propósito de reunir em um único documento todas as legislações atinentes à carreira dos militares dos diversos Corpos e Quadros da Marinha. Este aprimoramento contribuiu para o gerenciamento dinâmico e eficaz da administração de recursos humanos, hoje composta não só por militares de carreira, mas, também, por prestadores de tarefa por tempo certo, temporários, servidores civis e contratados. A demanda de pessoal de cada Organização Militar (OM) na Tabela Mestre de Força de

Trabalho (TMFT) constitui a determinação de necessidades que serve de base para o planejamento da gestão de pessoal, desde a obtenção até a distribuição, bem como para o estabelecimento do fluxo de carreira e dos itinerários formativos.

A evolução tecnológica traz novos desafios aos homens do mar, que buscam, a cada dia, o aprimoramento de sua capacitação para enfrentar os desafios futuros. Nossos marinheiros vêm atuando decisivamente em alguns dos principais episódios de nossa História e ela será o testemunho do nosso passado glorioso. As memórias gloriosas de Tamandaré, Barroso, Alexandrino, Imperial-Marinheiro Marcílio Dias, Guarda-Marinha Greenhalgh e outros grandes nomes subsistirão na História.

A superação de cada desafio, mesmo em mares turbulentos, nos aproxima cada vez mais da trajetória traçada pelos nossos heróis navais. A História nos revela os heróis que fizeram nossa Marinha grandiosa e os valores que sempre nortearam nossa instituição, forjando as futuras gerações, que são os nossos heróis do presente e que serão os do futuro. “Verás que um filho teu não foge à luta!” Verás que o Pessoal sempre foi o nosso maior patrimônio! ■

REFERÊNCIAS

- ABREU, Guilherme Mattos de (Org.). Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica. Rio de Janeiro: SDM, 2018;
- MAIA, João do Prado. A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1965;
- Decreto nº 6.496, de 11 de junho de 1907;
- Decreto nº 6.502, de 11 de junho de 1907;
- Decreto nº 6504, de 11 de junho de 1907;
- Decreto nº 9.169-A, de 30 de novembro de 1911;
- Decreto nº 16.237, de 5 de dezembro de 1923;
- Decreto nº 20.734-A, de 27 de novembro de 1931;
- Decreto nº 62.860, de 12 de junho de 1968;
- Lei nº 23, de 31 de outubro de 1891;
- Lei nº 1.658, de 04 de agosto de 1952;
- Lei nº 9.519, de 26 de novembro de 1997;
- <https://www.marinha.mil.br/dphdm/200-anos-da-Independencia>;
- <https://www.marinha.mil.br/dphdm/historia/almirante-tamandare>;
- <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-primeira-republica/516-ministerio-da-marinha-1891-1930>; e
- https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/Palestra%20CI-MB200_4x3.pdf.

* Capitão de Corveta (T), Encarregada da Gestão de Pessoal Militar e Conhecimento da DPM

O SISTEMA DE SAÚDE DA MARINHA

ao longo dos 200 anos da Independência

Regis Augusto Maia Frutuoso*¹

Antonio Jatobá Lins Filho*²

O Imperador Dom Pedro I, após o ato de Independência do Brasil, tinha um firme propósito em implantar um processo de modernização do País abrangendo todas as áreas. As transformações políticas, sociais, culturais e econômicas com impactos na administração, estrutura e economia das instituições que ocorreram nesse período trouxeram resultados positivos tanto aos militares como à população civil. Na área da assistência médica foram estabelecidas novas possibilidades para o desenvolvimento de um melhor atendimento médico aos militares e seus dependentes.

Desde a chegada dos militares no Brasil, quando acontecia de adoecerem ou se acidentarem, eram encaminhados às propriedades de famílias abastadas para recuperação, ficando alojados nas casas que serviam de residências aos colonos e escravos. Mas, com a criação do Hospital Imperial de Marinha da Corte, hoje,

Pórtico do HCM em dois momentos distintos

Fotos: Arquivo da Marinha



Hospital Central da Marinha, na Ilha das Cobras, a assistência médica, que era prestada com enormes carências aos marinheiros e soldados, passou a assegurar a humanização e eficácia necessária.

OS PRIMEIROS MILITARES DOENTES

O contingente militar que chegava ao Brasil aumentava gradativamente. Os proprietários que acolhiam os militares enfermos, por vezes, recebiam indenização do governo português pelos serviços prestados, porém, ao longo do tempo, vinha ocorrendo insatisfação das famílias pelo comportamento inadequado dos doentes hospedados.

A Coroa portuguesa, preocupada com a preservação da saúde dos militares das Forças de Terra e Mar, cujo contingente aumentava, autorizou a construção de hospitais para proporcionar aos enfermos ou acidentados condições de recuperação. Assim, observa-se que já havia uma preocupação por parte da Coroa em oferecer aos militares enfermos condições de recuperação do estado de saúde e manutenção da subsistência.

O LARGO DA MISERICÓRDIA: HOSPITAL DA SANTA CASA DA MISERICÓRDIA (1582)

A confraria da Santa Casa da Misericórdia foi fundada em 1498, na cidade de Lisboa, Portugal. Era uma associação de leigos que desfrutava de privilégios. Difundiu-se por todo o império português e por suas colônias no além-mar.

No Brasil, a primeira Santa Casa foi a de Santos, fundada por Brás Cubas em 1543. No Rio de Janeiro, coube ao jesuíta José de Anchieta criar a filial dessa irmandade, em 1582. A Coroa autoriza a construção do hospital pela Irmandade da Misericórdia, nos moldes do existente em Portugal. A função da Santa Casa, até então, era distribuir remédios, alimentos e agasalhos para os mais necessitados. O padre José de Anchieta desempenhou um papel importante nesse marco histórico, pois, com o auxílio da população e com a Confraria dos Irmãos da Misericórdia, foi possível construir um local adequado para que os doentes fossem abrigados e tratados.

No hospital da Santa Casa da Misericórdia eram atendidos a população carente, os soldados, os marinheiros das guarnições das naus de guerra (inclusive de outros países) e presos. Por tais serviços, a Fazenda Real contribuía com numerário. Os marinheiros estrangeiros

adoentados, que aqui aportavam, eram tratados graças a uma pequena taxa cobrada dos navios que atracavam. O Hospital da Misericórdia passou a receber e tratar todos os homens do mar com a mesma dedicação, assistência e caridade com que costumava assistir aos pobres, fornecendo até mesmo mortalha e sepultura aos que viessem a falecer. Os mendigos e escravos constituíam um expressivo número de necessitados que procuravam o hospital da Santa Casa. Desta forma foi necessário destinar um espaço próprio para que eles pudessem receber um tratamento adequado, sem comprometer um bom atendimento também destinado aos militares.

Ainda assim, havia militares doentes que ficavam aos cuidados de famílias e outros eram baixados no Hospital da Misericórdia, quando uma recuperação era provável. No caso de necessitarem de tratamento mais prolongado ou com a possibilidade de invalidez, eram embarcados na próxima nau com destino a Portugal. A Coroa portuguesa, então, como dever de Estado, devia cuidar da saúde de seus servidores e, assim, cada vez mais fazia-se necessário um hospital próprio para as forças militares.

NAS FRALDAS DO MORRO DE SÃO BENTO: HOSPITAL DA GUARNIÇÃO DAS NAUS PRIMEIRO HOSPITAL MILITAR (1727)

Em 1727, passaram os militares doentes a ser atendidos e internados em um prédio próximo ao Morro de São Bento - Hospital da Guarnição das Naus ou da Frota - localizado na rua do Quartel da Armada ou rua dos Quartéis, hoje Beco do Bragança.

Na época, as ruas eram estreitas, para defesa contra o sol inclemente dos trópicos. A fachada de uma residência aproximava-se da casa fronteira para proporcionar alguma sombra. Este local também foi considerado impróprio, pela inexistência de ventos favoráveis, por estar cercado de muitas casas que o tornava extremamente abafado, além da vizinhança que o acusava de fonte de doenças e miasmas.

Nesse cenário da época, a população vivia em pânico, devido à alta mortalidade por epidemias conjugadas, tais como: varíola, tifo, diarreias, febres de etiologias diversas e desconhecidas, dando continuidade ao ciclo devastador, com um quadro terrível de flagelos e mortes. Como a população local responsabilizava o Hospital da Guarnição das Naus como fonte dos problemas de saúde, passou-se a estudar um novo local para acolher os militares.

NO MORRO DO CASTELO: HOSPITAL REAL MILITAR E ULTRAMAR - HOSPITAL MILITAR DA CORTE (1769)

Os motivos anteriormente expostos e a necessidade de instalações maiores fizeram com que, em fins de 1768 e princípio de 1769, os militares das Forças de terra e mar e seus familiares doentes fossem assistidos no ex-colégio dos jesuítas, no hoje arrasado e transformado em Esplanada, Morro do Castelo, estabelecendo-se o Hospital Real Militar e Ultramar, também conhecido como Hospital Militar do Morro do Castelo ou Hospital Militar da Corte.

Dessa forma, os padres da Companhia de Jesus foram, no começo da vida desta cidade, os médicos de nossa terra. Em 1769, o Conde de Azambuja, Vice-Rei, declinou do uso do ex-colégio para sua moradia em favor da implantação de um hospital maior, que iria proporcionar mais conforto aos militares e familiares, fazendo uma comunicação ao rei sobre as instalações:

Ilm^o e Exm^oSr. - as casas que foram colégio dos jesuítas e onde meu antecessor estava fazendo acomodação para os Vice-Reis, estão já servindo de hospital militar, conforme dei conta a sua majestade que determinava fazer, por ser o hospital antigo tão apertado para o número de tropas que, muitas vezes, para acomodar os doentes era preciso por dois em cada cama.

No hospital novo, não somente há a largura necessária, mas tem-se já experimentado, que os doentes morrem menos e convalescem com mais brevidade. O hospital velho, antes de se lhe dar aquele uso, servia de quartel a oficiais das naus de guerra, pelo que se está preparando para tornar a ter a mesma serventia, com o que se poupa à fazenda real

os alugueres das casas que se davam aos oficiais da marinha, 22 de janeiro de 1769. (a) Conde de Azambuja (In "Histórico da Hospitalização Militar no Brasil").

Em 1808, chega ao Rio de Janeiro a família real portuguesa com quase toda a Marinha Portuguesa, para aqui se estabelecer, enquanto perdurasse, por lá, a ocupação pelo exército de Napoleão. A permanência de D. João VI no Brasil, como Príncipe Regente e como Rei, foi prolongada: treze anos, mas, para o Brasil foi benéfica. O País passou a ser sede do governo e no caso particular do hospital militar, houve muitos benefícios com a nova situação.

No hospital militar, em 5 de novembro de 1808, é fundada a Escola Anatômica Cirúrgica e Médica - o embrião da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro.

Os militares inválidos necessitavam de local próprio, então o Vice-Rei, Conde de Resende, em 1794, estabeleceu uma casa para abrigá-los. Atualmente não mais existe, permanecendo apenas o nome do local da instituição, em uma rua no Centro do Rio de Janeiro: Rua dos Inválidos.

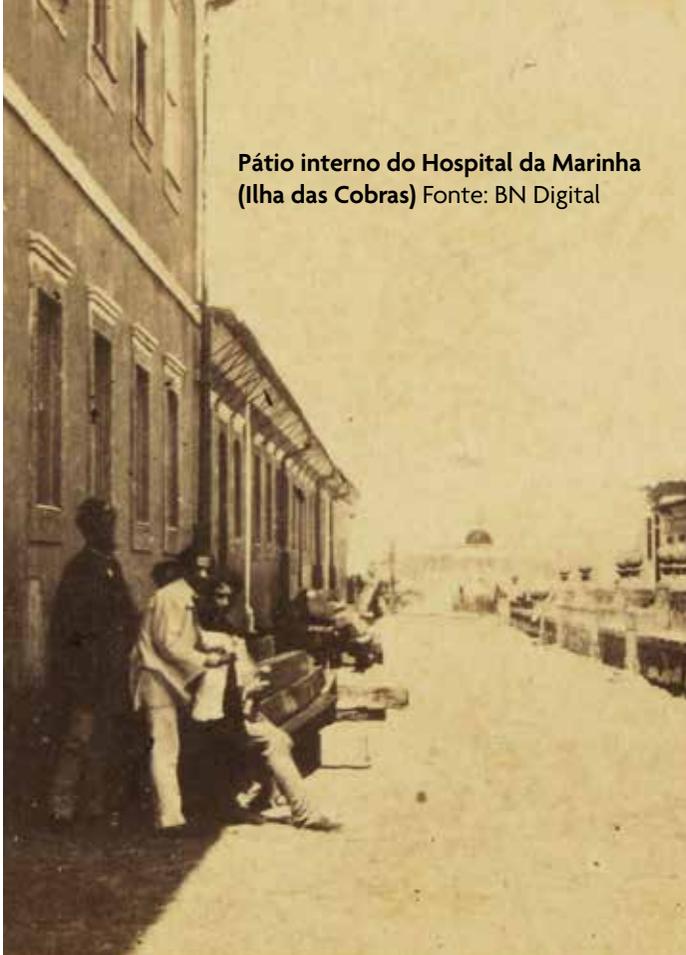
Em 1828, é sugerida a transferência do Hospital Militar da Corte para outro local por motivos diversos: dificuldade de locomoção, pois o hospital ficava localizado no alto do Morro do Castelo, com ladeiras íngremes e perigosas, ventos excessivos vindos do mar, além de odores fétidos insuportáveis, trazidos pela maré.

Assim, o Hospital Militar da Corte é transferido para a Ilha das Cobras, agora com a denominação de Hospital Imperial de Marinha da Corte, iniciando suas atividades médicas em março de 1834. A Ilha das Cobras, na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, próxima ao continente, em frente ao morro de São Bento, de

No alto da Ilha das Cobras é vista a capela dedicada a São José, encravada na Fortaleza



Pátio interno do Hospital da Marinha (Ilha das Cobras) Fonte: BN Digital



Abaixo, peças de porcelana com a inscrição Hospital Imperial de Marinha da Corte, descobertas em 2000, por ocasião de obras realizadas na Fortaleza de São José

Fonte: Acervo do Autor



Hospital da Marinha da Capital Federal

Fonte: Arquivo da Marinha

localização privilegiada, reúne um complexo de fortificações defensivas recebendo o hospital em sua parte alta, nas dependências da Fortaleza de São José. Em 1883, era cortada por vielas estreitas, íngremes com calçamento e trajeto irregulares. Ao ser proclamada a República, em 15 de novembro de 1889, passa o hospital a ser denominado Hospital Naval da Capital Federal; em 25 de setembro de 1890, Hospital da Marinha do Rio de Janeiro, e em 1913, Hospital Central da Marinha (HCM).

Com a demanda crescente na prestação de serviços médicos hospitalares à Família Naval, o HCM não comportava atender a todas as necessidades que se apresentavam em uma população militar crescente fisicamente e também em suas necessidades assistenciais. Era impreciosa



Fachadas do Hospital Naval Marcílio Dias (acima) e da Odontoclínica Central da Marinha (à direita)

a construção de um hospital maior. A alta Administração Naval decidiu, então, construir um centro médico naval, com a finalidade de centralizar os serviços de saúde no estado da Guanabara (atual estado do Rio de Janeiro). A nova organização militar também funcionaria como hospital de base, sendo o último elo da cadeia hospitalar da Marinha em todo o Brasil. Seria ainda o responsável pelas funções de ensino e pesquisa. Assim, em 1988 foi inaugurado o Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD), Nau Capitânia do Sistema de Saúde da Marinha, que constitui hoje um dos mais avançados complexos hospitalares do Brasil, sendo referência nacional em diagnóstico e tratamento, de nível terciário, a seus usuários.

Atualmente, as instituições hospitalares da Marinha compreendem sete hospitais, cinco policlínicas, uma odontoclínica central, um laboratório farmacêutico e uma Unidade Integrada de Saúde Mental, além de diversos ambulatórios, inclusive nas organizações militares que



não compõem o Sistema de Saúde da Marinha (SSM) mas que dão suporte aos diversos usuários do Sistema.

A DIRETORIA DE SAÚDE DA MARINHA (DSM)

Com sede no Rio de Janeiro, RJ, a DSM foi criada pelo Decreto nº 16.237, de 5 de dezem-

bro de 1923, dando continuidade e substituindo a Inspetoria de Saúde Naval, que foi constituída na forma do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 4.326, de 22 de janeiro de 1902, e reorganizada pelo Decreto nº 6.507, de 11 de junho de 1907. Teve o seu nome mudado para Diretoria de Saúde Naval pelo Decreto nº 18.506, de 27 de maio de 1945. Voltou à denominação de Diretoria de Saúde da Marinha pelo Decreto nº 32.488, de 30 de março de 1953, quando teve suas atividades regulamentadas.

A partir de então, a DSM teve seu Regulamento alterado seguidas vezes e, atualmente, suas atividades e organização são instituídas pelo Regulamento aprovado pela Portaria nº 97, de 31 de outubro de 2016, do Diretor-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM).

MEDICINA NUCLEAR ACIDENTE COM CÉSIO-137

No Brasil, as Forças Armadas dispõem de recursos e instalações especializadas em medicina nuclear, com equipes treinadas e qualificadas em três hospitais militares: o Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD), o Hospital da Força Aérea do Galeão (HFAG) e o Hospital Central do Exército (HCE).

O HNMD, desde 1972, iniciou a formação de equipe médica para atendimento às vítimas de acidentes nucleares.

Em 1978, foi firmado convênio com Furnas para prestação de assistência médica especializada às vítimas de radioatividade nuclear.

Em 1980, a Marinha do Brasil passou a dispor de equipamento de contagem radioativa de corpo inteiro.

Em 1987, a manipulação por catadores de sucata que desmontaram um equipamento utilizado em radioterapia, para vender o material a um ferro-velho, ocasionou o maior acidente radioativo do mundo, ocorrido fora de usinas nucleares, em Goiânia, com o Césio-137.

A participação da Marinha do Brasil, nesse acidente, foi ativa e imediata após a solicitação de apoio médico da Comissão de Energia Nuclear (CNEM) ao Hospital Naval Marcílio Dias.

O relato da CMG (RM1-S) Sonia Rocha, enfermeira que participou ativamente daquele evento nos diz o seguinte: “O acidente radioativo com o Césio 137, ocorrido em Goiânia em 1987, foi um gravíssimo episódio de contaminação radioativa, sem precedentes na história. A Marinha do Brasil teve participação decisiva no atendimento às vítimas e coube ao Hospital

Naval Marcílio dias receber os quatorze pacientes em estado mais grave. Entre 1º de outubro de 1987 e fevereiro de 1988, a equipe multiprofissional do HNMD atuou bravamente no atendimento a essas vítimas, tendo o apoio incondicional dos físicos e técnicos em radioterapia da Usina Nuclear de Angra dos Reis”.

MEDICINA HIPERBÁRICA

O Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD) foi pioneiro na implantação de uma Clínica de Medicina Hiperbárica hospitalar no Brasil, cujo funcionamento data de 1985. A Clínica ministra tratamento adjuvante a pacientes portadores de patologias que apresentem algum grau de hipóxia em sua fisiopatologia. Promove, ainda, aulas e cursos coordenados pela Escola de Saúde do HNMD e pelo Centro de Instrução Almirante Átilla Monteiro Achê (CIAMA).

CONCLUSÃO

O desenvolvimento do Sistema de Saúde da Marinha no formato que apresenta nos dias de hoje e que se mantém em evolução teve seus primórdios no período do Brasil Império.

Nestes duzentos anos, manteve-se focado na assistência e, de forma visionária, em busca de se aprimorar, seja nas instalações físicas, com a construção do Hospital Naval Marcílio Dias e a obra de reforma e ampliação da Odontoclínica Central da Marinha, seja no preparo dos recursos humanos por intermédio de cursos e estágios no Brasil e no exterior e que atuam direta ou indiretamente com os pacientes.

Em duzentos anos, o número de usuários cresceu, bem como novas patologias surgiram. Mesmo frente aos desafios diversos, a DSM tem cumprido sua missão de planejar e supervisionar as atividades técnicas e gerenciais do Sistema de Saúde da Marinha e, como Órgão de Supervisão de Subsistemas, supervisionar os Subsistemas Assistencial, Médico-Pericial e de Medicina Operativa. ■

*1 Capitão de Mar e Guerra (Refº-Md), Auditor Médico-Pericial do Centro de Perícias Médicas da Marinha, Membro Titular da Academia Brasileira de Medicina Militar

*2 Capitão de Mar e Guerra (RM1-CD), Encarregado da Divisão de Acordos Administrativos da Diretoria de Saúde da Marinha, Editor da Revista Arquivos Brasileiros de Medicina Naval



A atuação da

CAPELANIA NAVAL

APÓS A INDEPENDÊNCIA

Israel Thiago Trota*

A origem do Capelão Naval remonta à assistência religiosa prestada a bordo dos navios portugueses durante as grandes viagens oceânicas, no acesso ao século 16. Os sacerdotes católicos foram inseridos na tradição nauta por meio do Padroado Português,⁽¹⁾ um acordo instituído entre a Santa Sé e Portugal. Por meio desta unificação de interesses entre o Estado e a Igreja, o Padroado Português passou a reger o serviço religioso



Nau de Pedro Álvares Cabral conforme retratada no Livro das Armadas

no Brasil, realizando concomitantemente sua evangelização e sua colonização. Nesse regime “era natural e até compulsório que as Forças Armadas tivessem assistência religiosa”.⁽²⁾

Os capelães navais fizeram-se presentes no Brasil Colônia, Império e República. O serviço religioso nos séculos iniciais foi composto majoritariamente por sacerdotes católicos, porém, nas últimas décadas, os pastores protestantes também foram inseridos no Quadro de Capelães Navais. O pastor presbiteriano Paulo Roberto Muniz Gomes foi o primeiro protestante da Marinha, admitido no concurso público de 1994, com seu ingresso na Marinha em 1995, disputando uma vaga com 110 candidatos.

Com os eventos comemorativos atinentes aos duzentos anos da Independência, o presente artigo destaca a atuação do Capelão Naval no período imediato após a Independência, na recém-formada Esquadra Brasileira, sua contribuição na qualificação do pessoal e sua ação de presença na Guerra do Paraguai, o capítulo épico da Marinha do Brasil.

OS CAPELÃES NAVAIS NA FORMAÇÃO DA ESQUADRA BRASILEIRA

Com a declaração da Independência em 7 de setembro de 1822, D. Pedro I se viu pressionado pela necessidade de fortalecer e equipar a



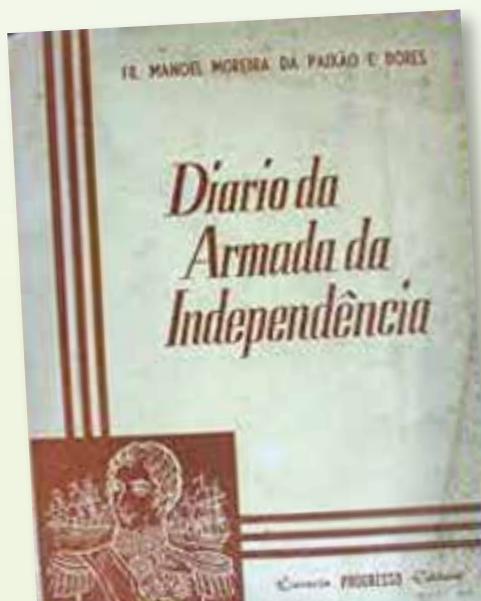
O Almirante britânico
Thomas Cochrane
retratado por
James Ramsay

nova Armada Nacional e Imperial (nomenclatura – na época – correspondente a Marinha do Brasil). Neste fito, adquiriu novos navios e munições e contratou oficiais estrangeiros com experiência marinheira. O Almirante britânico Alexander Thomas Cochrane – com experiência nas guerras napoleônicas – assumiu o comando da Esquadra Brasileira. Com apenas duas semanas após sua chegada ao Brasil, já realizava sua primeira missão à frente da Esquadra Brasileira.⁽³⁾ Como Comandante do navio de guerra “Pedro I”, saía do porto do Rio de Janeiro para consolidar a causa da Independência nas províncias do Império.⁽⁴⁾

Se as revoltas provinciais tivessem obtido sucesso, o Império ficaria fragmentado gerando a conseqüente divisão do que hoje é o Brasil. Com o apoio religioso do Capelão Naval os marinheiros puderam lutar em defesa da unidade do Estado. Na fase do Império, em razão da topografia de alguns lugares entrecortados pelas águas (mares e rios), os meios navais foram largamente utilizados no transporte das forças militares, no apoio logístico das operações, em ações de bloqueio naval, bombardeio em fortificações de terra e em batalhas navais. A recém-formada Esquadra combateu os conflitos do Pará (Cabanagem), Bahia (Sabinada), Maranhão (Balaiada), Rio Grande do Sul (Farrapos ou Farroupilha) e Pernambuco (Praieira).⁽⁵⁾

O Capelão Naval português Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores, que já atuava como capelão de um navio de guerra desde 1806,⁽⁶⁾ foi incorporado em 3 de março de 1823 na Nau “Pedro I”.⁽⁷⁾ Ele fez parte da Esquadra liderada por Thomas Cochrane e participou como capelão no combate à Sabinada na Bahia e à Balaiada no Maranhão. Ambas as missões foram bem-sucedidas. Durante as operações da Esquadra, escreveu um registro histórico daquela missão. Sua narrativa “*in loco*”, feita no teatro de operação, foi publicada e contribuiu para enriquecer a historiografia brasileira.⁽⁸⁾ Paixão e Dores descreveu seu amor à Pátria e seu compromisso com a missão que lhe fora destinada:

Depois de dezessete annos de effctivo Serviço no Ministerio de Capellão a bordo dos navios da Armada Nacional [...] tive a honra de ser nomeado novamente pelo Capellão-mór da Armada Imperial a bordo da Náo Pedro Primeiro, aonde para servir neste Imperio a Sua Majestade Imperial o Senhor D. Pedro I, com toda a satisfação e verdadeiro character de Independente, assentei praça nesta ocasião assás critica e a mais perigosa, a tres de Março deste presente anno de 1823 (sic).⁽⁹⁾



Diário da Armada da
Independência, escrito pelo
capelão Paixão e Dores

Os conflitos subsequentes à emancipação política não se deram apenas nas províncias distantes, mas também aconteceram com as tripulações dos navios. Os capelães navais também colaboraram com a manutenção da ordem pública, por exemplo, o Capelão da Fragata “União”, Frei Bernardo Borges, ajudou a evitar um princípio de insurreição interna em seu navio, por isto foi agraciado pelo Imperador D. Pedro I.⁽¹⁰⁾

A CONTRIBUIÇÃO NA QUALIFICAÇÃO DOS NOVOS MARINHEIROS

Com a Independência, a Armada Real Portuguesa foi transformada em Armada Nacional e Imperial. Este período foi marcado por uma transmigração de alguns dos meios navais da Marinha portuguesa para a Marinha brasileira. A nova Armada Nacional e Imperial precisava ser equipada com meios navais e pessoais. Os capelães navais fizeram parte do processo de reconstrução desta nova marinha. O Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real de 1796 foi mantido como legislação. O capelão permaneceu atuando junto às tripulações.⁽¹¹⁾

O sistema de recrutamento e engajamento não primou pela qualificação do pessoal, visto que as necessidades do Império exigiam celeridade na chegada de uma nova força de marinheiros. Naquela época o Império era caracterizado por uma exigência social escravista. Grande parte da população recrutada era composta de negros escravizados ou forros, pardos ou brancos po-

bres. O substrato nacional recrutado não possuía qualificação intelectual e moral apropriada ao padrão militar exigido. Se isto não bastasse, os métodos de recrutamento foram coercitivos, principalmente para as camadas mais pobres e marginalizadas.⁽¹²⁾

É justamente neste contexto social que o serviço de assistência religiosa exerceu um papel fundamental. “Os capelães atuaram não apenas no aspecto religioso, mas, sobretudo na dimensão moral, educando, alfabetizando e catequizando os marinheiros”.⁽¹³⁾ Em 1833, praticamente uma década após a chegada desta nova força marinha, percebeu-se a necessidade de se criar o cargo de “Mestre da Escola” no fito de alfabetizar os iletrados e oferecer instrução moral aos indivíduos com comportamentos delituosos. Nos navios assistidos por um Capelão Naval, este cargo era desempenhado pelo religioso que, além de ensinar os alicerces da fé, ocupava-se com a alfabetização e escolarização dos novos marinheiros.⁽¹⁴⁾

É a partir da necessidade de qualificar o pessoal que surgem, durante o Império, as escolas preparatórias com cursos de adaptação à vida militar. Foi entre 1822 e 1889 que surgiram as Companhias de Aprendizes-Marinheiros, a do Rio de Janeiro foi criada em 1840, as de Santa Catarina e Pernambuco foram criadas em 1857.⁽¹⁵⁾ A presença do Capelão Naval foi intensa nestas escolas, visto que na Proclamação da República o serviço religioso na Marinha contava com onze capelães, sendo que oito atuavam nas Escolas de Aprendizes-Marinheiros com número acima de cem alunos, isto é, mais de 70% da força de trabalho dos capelães foi direcionada para a qualificação do pessoal.⁽¹⁶⁾

GUERRA DO PARAGUAI: ASSISTÊNCIA RELIGIOSA NO COMBATE

A Armada e o Exército Imperial realizaram operações conjuntas na Guerra do Paraguai. No estuário do Rio da Prata, em 11 de junho de 1865 aconteceu a famosa Batalha Naval do Riachuelo que marcou o triunfo da Armada Nacional e Imperial. O Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva decidiu de forma improvisada abalroar os navios paraguaios com a proa da Fragata “Amazonas”, navio capitânia que contava com o apoio religioso do Capelão Naval Francisco do





Treino da Armada Imperial
do Brasil na década de 1870

Foto de Marc Ferrez

Carmo Gomes Diniz.⁽¹⁷⁾

O Exército Imperial, em 1850, por meio da criação da “Repartição Eclesiástica do Exército”, oficializou a presença dos capelães dando-lhes patentes militares.⁽¹⁸⁾ Esta organização proporcionou que 37 capelães do Exército participassem da Guerra do Paraguai.⁽¹⁹⁾ Apesar de os capelães da Marinha não possuírem patentes de oficiais⁽²⁰⁾ e estarem em número menor (sete capelães),⁽²¹⁾ também atuaram com brilhantismo nas operações. Por causa do número limitado, os capelães navais se desdobraram no propósito de atender às tripulações dos navios.⁽²²⁾

O Capitão-Tenente Bonifácio Joaquim de Sant’Anna, Comandante da Corveta “Beberibe”, menciona com apreço a atuação do Capelão Naval da Fragata “Amazonas”, ao visitar o seu navio para assistir religiosamente sua tripulação. Durante a visita, foi surpreendido pelo ataque dos paraguaios em 14 de junho de 1865. Segundo o Comandante: “O capellão do vapor Amazonas, padre Francisco do Carmo Gomes Diniz, (...) desempenhou sua sagrada missão com todo o zelo, caridade e sangue frio (sic).”⁽²³⁾ Ele não se intimidou diante do ataque, mas continuou atendendo a todos que precisavam.

No *Diário da Campanha Naval do Paraguai*, Rocha cita várias ações religiosas nos meios navais durante a operação. Descreve as missas realizadas no navio “Apa” e outras celebrações, que às vezes contavam com a participação do Almirante e dos comandantes dos navios, e discorre sobre uma procissão com participação de diver-

sos comandantes.⁽²⁴⁾ Rocha também elogia um brilhante sermão ministrado pelo Frei Carneiro no dia 8 de dezembro de 1866,⁽²⁵⁾ assistido pelo Almirante da Esquadra, com seu Estado-Maior e comandantes de navios.⁽²⁶⁾

A brilhante atuação do Capelão Naval durante a Campanha do Paraguai foi documentada pelo relatório do Ministério da Marinha: “(...) os *paraguayos repellidos por todos os lados, (...) con-venceram-se a final de que era impossível a resistência, e entregaram as armas, attendendo às palavras evangélicas de um capellão da esquadra brasileira, o padre Ignacio Esmerati*” (sic).⁽²⁷⁾ No calor da batalha, movido pelo fogo sagrado, o Capelão Naval Ignácio Esmerati se voluntariou, arriscando a sua própria vida, para preservar a vida de brasileiros e paraguaios que fatalmente morreriam ao eclodir de um novo conflito. Seu ato de bravura foi uma demonstração aberta de amor ao próximo e compromisso militar. Dou-rado registra este acontecimento:

De certa feita, na tentativa de obter a ren-dição dos paraguaios que estavam sitiados, proposta feita pelos chefes aliados, General Rivas e Coronel Barros Falcão, e enviados dois parlamentares que foram repellidos à bala, ofereceu-se então o Padre Ignácio Esmerati, capelão da Esquadra, que erguendo a imagem santa do crucifixo, obteve ser ouvido e, falando-lhes a linguagem do Evangelho, convenceu-os que era inútil a bárbara e inútil resistência (sic).⁽²⁸⁾



Acima, celebração realizada pelo Capelão Naval Trota na capela do ComemCh em 2017. À direita, a bordo da Corveta "Barroso" na África do Sul e Moçambique

A Guerra da Tríplice Aliança permaneceu de 1865 a 1870. O Capelão Naval atuou em toda a extensão do conflito oferecendo sua ação de presença “no ambiente de necessidade, de confusão, de terror, de padecimento ou vulnerabilidade”.⁽²⁹⁾ Os capelães acalmavam as almas confortando os corações com palavras de auxílio e incentivo, principalmente nos momentos decisivos pré e pós-conflito. A figura do capelão militar conquistou o respeito de todos, do oficial general até o último soldado.⁽³⁰⁾

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história confirma a constante atuação do Capelão Naval na Marinha do Brasil, presente na Colônia, Império e República, desde a descoberta do Brasil pelos portugueses até os dias atuais. Como se pode observar, o serviço prestado pelos capelães navais não ficou restrito apenas à dimensão religiosa, mas também abarcou demandas relacionadas à motivação e à instrução moral/educacional. O Capelão Na-



val foi um importante elemento na manutenção da ordem e da disciplina entre os marinheiros. Além de atuar em missões operativas fornecendo o apoio religioso, também contribuiu para a qualificação da nova força marinheira, exercendo seu ministério sacerdotal nas Escolas de Aprendizes-Marinheiros espalhadas pelo Brasil Imperial. Na Campanha do Paraguai, o Capelão Naval deixou eternizado na historiografia brasi-

leira seu exemplo de esforço, coragem, abnegação e amor à Pátria.

Atualmente, o Serviço de Assistência Religiosa da Marinha (SARM), conta em 2022 (duzentos anos depois da Independência) com 57 capelães navais, sendo dezoito pastores e 39 padres. Na chefia do SARM está o CMG Frei Odécio Lima de Souza, da Ordem dos Frades Menores. A Lei nº 6.923 de 29 de junho de 1981, que dispõe sobre o Serviço de Assistência Religiosa das Forças Armadas, esclarece que a finalidade do ofício é “*prestar assistência religiosa e espiritual aos militares, aos civis das organizações militares e às suas famílias, bem como atender a encargos relacionados com as atividades de educação moral realizadas nas Forças Armadas*”. ■

NOTAS

(1) Naquele período, o Papa delegou ao Rei de Portugal a atribuição exclusiva de gerir e custear as ações religiosas dentro dos domínios portugueses. Este tipo de acordo concedia ao Estado o direito de interferir nos assuntos da Igreja, em contrapartida existia a vantagem de conseguir o financiamento das ações evangelísticas em terras ultramarinas.

(2) CAPELAS NAVAIS. Rio de Janeiro: Laboratório de Ideias, 2013, p.22.

(3) A pequena Esquadra comandada por Lord Crochane era quase toda composta de embarcações de Portugal, incorporadas ao Brasil pela Independência. Nove navios faziam parte desta Esquadra: Pedro I (capitânea da missão), Ypiranga, Real Carolina, Niterói, Maria da Glória, Liberal, Guarany, Leopoldina e um Brigue-escuna não nomeado. NETO, H. F., Independência e Morte. p.252.

(4) MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO, Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, p.86.

(5) TROTA, I. T. Raízes históricas e atual missão do capelão naval: Um estudo teológico-pastoral em perspectiva protestante. Rio de Janeiro, 2020.160p. Dissertação de Mestrado em Teologia Sistemático-Pastoral. PUC-Rj, p.65.

(6) Ele também fez parte da Esquadra de Rodrigo Lobo durante a Revolução Pernambucana de 1817.

(7) PAIXÃO E DORES, Frei M. M. da. Diário do Capelão da esquadra de Lord Cochrane. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1938,, p.179.

(8) NETO, H. F. Independência e Morte: Política e Guerra na Emancipação do Brasil (1821-1823). Brasília, 2015. 651p. Tese de Doutorado em História. Universidade de Brasília, p.13.

(9) MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. vol LX. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1938, p.189.

(10) BRASIL. Decreto nº 0 de 14/12/1822 / IB - Império do Brasil (D.O.U. 14/12/1822). Concede o soldo de 18\$000 por mês ao Capelão da Fragata "União", Frei Bernardo Borges, ainda mesmo

desembarcado.

(11) DIRETORIA-GERAL DO PESSOAL DA MARINHA. Guia Prático do Capelão Naval. Rio de Janeiro, 1988, p.9.

(12) JEHA, S. C. A Galera Heterogênea: Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial, c.1822 - c.1854. Tese de Doutorado em História. PUC-Rj, 2011, p.41.

(13) TROTA, I. T. op cit., p.64. Vale lembrar que a Lei Federal 6.923 que regulamenta o Serviço Religioso nas Forças Armadas estabelece o apoio as atividades morais como uma questão fundamental no serviço do capelão.

(14) DIRETORIA-GERAL DO PESSOAL DA MARINHA. op cit., p.10.

(15) TROTA, I. T. op cit., p.64

(16) Ibid, p.76.

(17) SCHNEIDER, L. A Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo da República do Paraguay (1864-1870). v.2. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1876, p.131.

(18) KOWALIK, A. Assistência Religiosa nas Forças Armadas. pp.1-15. Disponível em: <https://issuu.com/adamkow/docs/ass_rel.nas.for.armadas>. Acesso em 28 jan. 2021, p.2.

(19) TREVIZAN, M. B. Os Capelães Militares na Guerra do Paraguay: 1864-1870. Anais... XI Encontro de História de Mato Grosso do Sul (ANPUH): História e diversidade: ensino e pesquisa nas fronteiras. UCDB: Campo Grande-MS: 1 a 5 de outubro de 2012, pp.1-12.

(20) Eles eram considerados oficiais extranumerários.

(21) CAPELAS NAVAIS. op cit., p.24.

(22) TROTA, I. T. op cit., p.73.

(23) SCHNEIDER, L. op cit., p.131.

(24) ROCHA, M. C. Diário da Campanha Naval do Paraguai: 1866. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1999, p.48, 62, 90, 97, 104, 109, 158, 161, 222.

(25) Dia da Conceição para os católicos.

(26) ROCHA, M. C. op cit., p.321.

(27) BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do Anno de 1868 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 14ª Legislatura. Publicado em 1896. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>>. Acesso em: 3 mar 2020, p.15.

(28) DOURADO, M. T. G. A História esquecida da Guerra do Paraguai: fome, doenças e penalidades. São Paulo, 2010. 122p. Dissertação de Mestrado em História. Universidade de São Paulo, p.182.

(29) DIONIZIO, A; SANTOS, I. Ministério de Capelania Militar: História, fundamentos e atuação da Igreja. Campo Grande: Néteser, 2019, p.27.

(30) DOURADO, M. T. G. op cit., p.180.

* Primeiro-Tenente Capelão Naval, Pastor da Assembleia de Deus, Doutorando em Teologia Sistemático-Pastoral pela PUC-Rio, Mestre em Teologia pela PUC-Rio

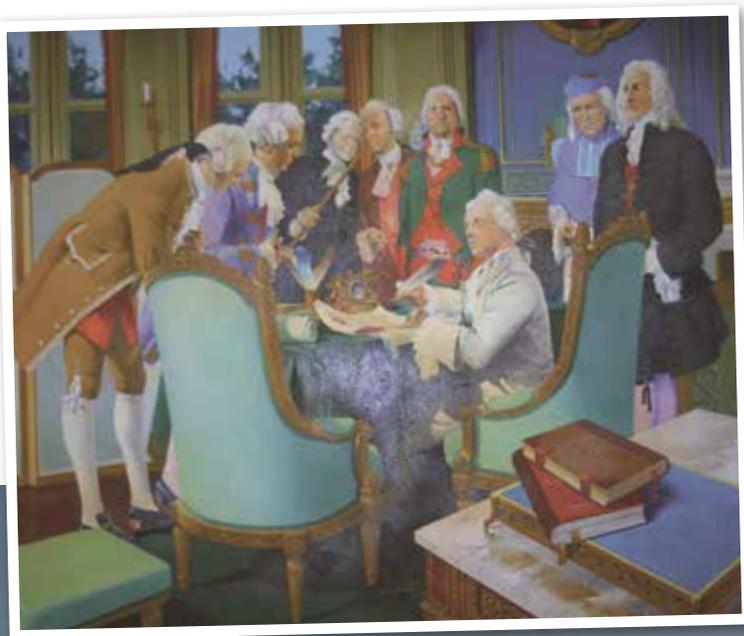
O SISTEMA DE **ABASTECIMENTO DA MARINHA:** da origem histórica aos dias atuais

Thiago Fernandes Lima *¹

Bruno de Moraes Marques *²

OS PRIMÓRDIOS DA INTENDÊNCIA

O Abastecimento e a Logística de nossa Força Naval são elementos intrínsecos à história do Serviço de Intendência da Marinha. No dia 3 de março de 1770, o Rei de Portugal, D. José I, e o Primeiro-Ministro, D. Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquês de Pombal, definiram as atribuições da Junta da Administração da Fazenda, e instituíram o cargo de Intendente da Marinha e de seus Armazéns Reais, a fim de executar funções específicas de aprovisionamento e manutenção de meios navais, além da administração e fiscalização das instalações no Arsenal de Marinha da Bahia.



À esquerda, *Ato de Criação da Intendência*, óleo de Álvaro Martins. Na foto maior, o Edifício Almirante Gastão Motta



O Abastecimento
óleo de Álvaro
Martins



Tendo em vista a grande utilidade desse serviço, pouco tempo depois, em 1797, o mesmo sistema de administração e controle foi estendido para os demais arsenais de marinha nas capitânicas da colônia. Dentre suas atribuições, competia ao Intendente realizar o inventário de todos os gêneros, materiais e aprestos disponíveis nos arsenais; preparar e apresentar o mapa de despesas à Junta de Fazenda da Capitania; elaborar as remessas de gêneros que deveriam vir do Reino e dos provedores locais; zelar pela boa arrecadação e distribuição dos materiais destinados à construção naval; supervisionar o carregamento dos navios de maneira a garantir a segurança das operações etc. Naquele mesmo ano, também foi criado o posto de Comissário para cada um dos navios de guerra, o qual tinha a atribuição de receber e fiscalizar as provisões de bordo.

Nessa conjuntura, o Intendente era o administrador específico, subordinado à Real Junta de Fazenda da Marinha, ao qual cabia planejar e fornecer o necessário à construção naval nos arsenais. Abaixo deste, havia um Comissário-Geral para cada junta especial de frota, a fim de concentrar e gerenciar as demandas dos escalões inferiores, além de um Comissário em cada nau da Esquadra. Assim, o Intendente era o oficial que respondia ao Ministro da Marinha e à Coroa, estando presente em todos os níveis de comando. Naquela época, o abastecimento já era parte integrante e especializada na máquina de guerra, e o seu responsável tinha voto como membro do *staff* técnico, em assessoria ao Almirantado.

A partir de 1808, período pré-independência, o trabalho dos Intendentes tornou-se ainda mais relevante. Com a chegada da família real ao Brasil, o controle de recursos financeiros e o abastecimento de todas as organizações baseadas em terra e navios transferidos para a colônia couberam ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Este arsenal, renomeado “da Corte”, tinha como função prover manutenção e suprimento aos navios portugueses surtos no Rio de Janeiro e, eventualmente, construir navios de guerra. Com a instalação da Monarquia portuguesa no Brasil, o Arsenal de Marinha da Corte passou a concentrar todo o aparato logístico e financeiro, inclusive o pagamento de pessoal da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.

Após a declaração da Independência por D. Pedro I, em 1822, o Brasil passou por conflitos internos, protagonizados por aliados às Cortes Portuguesas, que propunham a recolonização do País. Diante daquela situação, o Ministro José Bonifácio, o “Patriarca da Independência”, percebeu que só a constituição de um Poder Naval expressivo seria capaz de manter a integridade territorial do Império. Assim, a mobilização de uma Marinha de Guerra nacional apresentava-se como meio eficaz de transportar e concentrar tropas nas áreas dominadas pelos portugueses, com rapidez e segurança não permitidas por terra. Nesse cenário, o esforço empreendido pelos Intendentes, por meio da previsão de suprimentos e munição, negociação e contratação de pessoal estrangeiro, preparação e carregamento de navios e a gestão de recursos,

contribuiu sobremaneira para a preparação da Esquadra na Guerra da Independência. O somatório dessas e de outras ações permitiram à Marinha Imperial efetuar o transporte de tropas para o apoio aos contingentes terrestres, bem como a formação de bloqueios marítimos, que resultaram no rompimento das linhas logísticas portuguesas e impediram a chegada de reforços às áreas de resistência.

Ainda no contexto do processo de formação e consolidação do território nacional, destaca-se a atuação da Marinha Imperial nas questões da Bacia do Prata, a Guerra da Cisplatina (1825-1828) e a Guerra contra Rosas e Oribe (1851-1852). Durante a campanha militar nesses conflitos, a Marinha Imperial atuou na logística, transportando e abastecendo as tropas, na ofensiva, promovendo bloqueios navais e fluviais, e na defensiva, com a proteção da passagem de forças terrestres. Apesar de o ataque e a defesa serem objetivos estratégicos e determinantes das forças militares, evidencia-se que o aprovisionamento realizado pela Intendência contribuiu para a manutenção da capacidade combativa do contingente armado no teatro de operações platino.

Na década seguinte, ocorreu o maior conflito armado internacional na América Latina, a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Este conflito opôs a Argentina, o Brasil e o Uruguai ao Paraguai, e teve seu começo relacionado às disputas continuadas que assolaram a Região do Prata, ao longo de boa parte do século 19. O tratado assinado pelos países da Aliança tinha o propósito de obter o fim da ditadura de Solano Lopez no Paraguai, a resolução de fronteira entre os países envolvidos no conflito e a livre navegação nos rios da região. O comando em chefe dos exércitos aliados coube ao General Bartolomé Mitre, Presidente da República da Argentina. A Força Naval dos aliados – praticamente toda composta por navios da Marinha do Brasil – ficaria sob comando brasileiro, inicialmente do Visconde de Tamandaré, Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa.

Tamandaré, com seu comando sediado em Montevideu, iniciou as ações de bloqueio naval do Paraguai, e também tomou providências necessárias a um apoio logístico naval adequado. Foi preciso planejar e implantar o suprimento de carvão mineral (combustível utilizado nos navios a vapor), de munição e de mantimentos; conceber recursos para manutenção e reparo dos navios na região; e estabelecer um sistema de comunicações e informações para o Coman-

do. Essa operação logística permitiu a subida do Rio Paraná pela Força Naval brasileira, comandada pelo Almirante Barroso, bem como a sua permanência na região, com o fundeio dos navios próximos a Corrientes, sendo uma movimentação estratégica essencial que antecedeu a Batalha Naval do Riachuelo (1865), da qual o Brasil saiu vitorioso.

A INTENDÊNCIA E A LOGÍSTICA NAS GRANDES GUERRAS

Outro grande desafio para a Marinha se deu após a suspensão de neutralidade do Brasil na Primeira Grande Guerra, contra a aliança composta pelo Império Alemão, Império Austro-Húngaro e Itália. O Presidente da República, Venceslau Brás, assinou a declaração de guerra em 26 de outubro de 1917, após diversas ofensivas de submarinos alemães contra embarcações mercantes brasileiras, enquanto navegavam em região próxima ao continente europeu.

Os preparativos da Intendência nessa campanha foram relativos ao reparo e preparação dos navios, à aquisição de carvão mineral de qualidade, e ao controle das tabelas de consumo de combustíveis dos navios, em face do desafio premente de cruzarem o Oceano Atlântico. Em termos de operação logística, destaca-se o carregamento do Cruzador Auxiliar e Tênder “Belmonte”, abastecido com carvão e sobressalentes, que suspendeu do Rio de Janeiro em direção a Fernando de Noronha, para se juntar à Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) e então partirem com destino a Freetown, na Serra Leoa. Comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, a DNOG atuou em ações de patrulha naval, no apoio à Marinha Portuguesa para a proteção das linhas de comunicação daquele país e na guerra antissubmarino. Um ponto relevante nessa longa travessia – que levou cerca de nove dias – foi a capacidade marinheira das tripulações dos navios, pois muitas fainas de transferência de carvão ocorreram em pleno alto-mar, com manobras conduzidas de modo profissional e eficiente. Em Freetown, os navios permaneceram atracados por quatorze dias para reabastecimento de carvão e víveres, além da execução de pequenos reparos.

Após muitos contratemplos no mar e em terra, principalmente questões sanitárias relativas à gripe espanhola, que assolou as forças navais em operação, em 11 de novembro de 1918 foi assinado o armistício da Grande Guerra. Consi-

dera-se que a participação da Marinha do Brasil no grande conflito de 1914 a 1918 tenha sido modesta, no entanto foi um fator importante e fundamental para o País em questões político-diplomáticas, pois possibilitou a participação junto aos vencedores na Conferência de Versalhes, quando se discutiu a nova ordem mundial.

Decorridas duas décadas, em 1939, eclodiu a 2ª Guerra Mundial, envolvendo as principais potências do globo terrestre. No Brasil, foi somente em 1941 que se iniciaram as hostilidades e os ataques aos navios mercantes brasileiros. Naquele período, o País ainda mantinha uma posição neutra no conflito, entretanto os ataques a navios mercantes brasileiros continuaram levando o Governo a declarar estado de guerra contra a Alemanha em 22 de agosto de 1942.

A missão da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial foi patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes, que trafegavam entre o Mar do Caribe e o litoral sul brasileiro, contra a ação dos submarinos e navios corsários germânicos e italianos. Foi uma luta diuturna, silenciosa e pouco conhecida pelos brasileiros. Além das ações de patrulha e proteção de comboios mercantes, uma das missões mais importantes durante a guerra foi escoltar os navios que transportaram a Força Expedicionária Brasileira (FEB) para os campos europeus. Os serviços de intendência apoiaram as operações navais de forma a suprir as necessidades de material de uso comum, combustíveis e sobressalentes para navios.

Com o fim da guerra, em 1945, o Ministro da Marinha, Vice-Almirante Henrique A. Guilhem, destacou que a Diretoria de Fazenda era o órgão da administração naval de maior responsabilidade, não apenas em relação ao abastecimento, como também ao emprego e fiscalização dos recursos públicos distribuídos à Marinha. Todavia, o Ministro considerava que era o momento de mudar e reconhecer que a estrutura do serviço de intendência não

comportava as transformações e o crescimento da Marinha àquela época. Dessa forma, confirmou-se a percepção de que a logística ocupa um lugar fundamental na manutenção de uma Força combatente, evidenciando-se a necessidade de construção de bases, estações navais e outros pontos de apoio logístico no litoral brasileiro. Nessa senda, foram iniciados estudos para a reestruturação de nossa Força Naval e para as reformas no serviço de intendência.

O PÓS-GUERRA E A REFORMA GASTÃO MOTTA: NOVOS RUMOS

Em 29 de fevereiro de 1952, o então Ministro da Marinha, Vice-Almirante Renato de Almeida Guillobel, designou uma comissão para visitar as instalações da Intendência da Marinha de Guerra dos Estados Unidos.

A comissão de visita, liderada pelo então Contra-Almirante (IM) Gastão Motta, tinha como objetivo observar o modelo norte-americano e apresentar um plano de implantação para um serviço de intendência na Marinha do Brasil, adequado às necessidades nacionais. Por dois meses, o grupo observou o funcionamento das instalações do *US Navy Supply Corps* e, ao final, apresentou ao Ministro da Marinha um relatório composto por três eixos: primeiro, o funcionamento do serviço de intendência na marinha norte-americana; segundo, o delineamento desse serviço para a nossa marinha; e, por fim, a proposta de um programa de implantação. Dentre as propostas, destacam-se a criação da Diretoria de Intendência

da Marinha (DIM), de centros de controle de estoque de material, centros navais de suprimentos, depósitos primários e secundários de estoque, escritórios de compras continentais e ultramarinos, e de uma fábrica de fardamento. Esta reforma promoveu uma reestruturação substancial no serviço de intendência, com foco na especialização e padronização de trabalho, procedimentos e rotinas.

Com a criação da DIM, a gestão econômica da Marinha se ajustou à necessidade dos navios e à logística da época. De modo geral, os



Almirante
Gastão Motta



Almirante Renato
de Almeida Guillobel



Depósito Central da DIM
Acervo DPHDM

intendentes eram responsáveis por promover o abastecimento de sobressalentes aos navios e de suprimentos às tripulações, bem como administrar e prover o material necessário aos estabelecimentos navais e unidades de apoio. Essencialmente, as compras passaram a ser efetuadas diretamente com os produtores, em quantidades que pudessem gerar economia de escala e garantir os níveis de estoque.

Os anos seguintes continuaram trazendo grandes transformações para a Marinha do Brasil. O momento de realização da reforma coincidiu com um programa de reaparelhamento da Esquadra, que resultou na aquisição de diversos meios operativos de grande porte. Naquela ocasião, percebeu-se que o aprovisionamento dos novos navios ainda não estava no patamar desejável, pois carecia de um planejamento global de abastecimento, o qual deveria ocorrer desde a concepção do meio até a sua incorporação à Armada.

Após alguns anos, a partir da década de 1960, a DIM já não era suficiente para atender à crescente demanda por serviços logísticos, financeiros e administrativos da Força. Com o objetivo de suprir suas novas necessidades, a Marinha adotou uma nova estrutura organizacional: primeiro, em 1969, criou a Diretoria de Administração da Marinha (DAdM), para o aprimoramento na atuação das organizações de apoio e da própria infraestrutura; posteriormente, em 1977, com o desmembramento da DIM, foram criadas a Diretoria de Abastecimento da Marinha (DAbM) e a Diretoria de Finanças da Marinha (DFM), sendo esta última o órgão central de administração

financeira e contabilidade da instituição.

A criação da DAbM foi um marco importante para a Intendência, pois, a partir desse momento, o abastecimento teve sua importância confirmada e passou a ser tratado a nível de uma diretoria especializada. Nessa conjuntura, outro aspecto considerável foi o desenvolvimento do Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM), que tinha por finalidade otimizar o fluxo das cadeias de suprimento desde a origem até os clientes finais, por meio da racionalização das ações nele envolvidas, tornando-as mais eficientes. Ao longo do tempo, o SAbM estruturou suas atividades sob a forma de um conjunto de processos, executados a partir da orientação, coordenação e controle de órgãos específicos destinados para esses fins.

Movimentação de contêineres pelo Centro de Controle de Estoque da Marinha (1971) – Acervo DPHDM





Complexo Naval de Abastecimento (RJ)

Foto: Felipe Fittipaldi

Em um processo de permanente evolução e acompanhando um cenário nacional de remodelagem do serviço público, em 1993, a Marinha efetivou uma nova estrutura para o Setor do Abastecimento. Com vistas à expansão de atuação, houve o desmembramento do Centro de Controle de Estoques (CCEM), sendo criados o Centro de Controle de Inventário da Marinha (CCIM) e o Centro de Obtenção da Marinha no Rio de Janeiro (COMRJ). A partir de então, o SABM teve um incremento em suas atribuições e absorveu a gestão da cadeia de suprimentos para materiais de todas as classes.

Nos dias atuais, essencialmente, o SABM é responsável por atender às demandas de material para itens de suprimentos em seis diferentes categorias: material de saúde (medicamentos e insumos hospitalares); sobressalentes (itens aplicados nos meios operativos da Marinha do Brasil, tais como sistemas de propulsão e detecção); suprimentos de intendência (itens como alimentos, material de escritório, limpeza e de controle de avarias a bordo); combustíveis, graxas e lubrificantes; munição; e uniformes (itens de fardamento).



Abastecimento no Hospital Naval Marcílio Dias

Foto: Felipe Fittipaldi

Sob essa perspectiva, observa-se o protagonismo e a importância da DABM, de suas Organizações Militares (OM) subordinadas e dos Centros de Intendência da Marinha (CeIM) no desenvolvimento das atividades logísticas e no funcionamento do SABM. Toda essa estrutura de ativos, processos e recursos - humanos, materiais e financeiros - devem estar em constante estado de prontidão, evolução e transformação, a fim de fazer frente a diferentes demandas e desafios, presentes ou futuros, que se manifestam de forma cada vez mais volátil, incerta e complexa no cenário de Defesa Nacional. ⁽¹⁾ ■

NOTA

(1) Segundo a Política Nacional de Defesa, a Defesa Nacional é o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Guilherme Mattos de; BARBOSA JUNIOR, Ilques et al. Marinha do Brasil: uma síntese histórica – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
- BRASIL. Corpo de Intendentes da Marinha. História da Intendência da Marinha: do ingresso da 1ª Turma de Intendentes na Escola Naval aos dias atuais – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014.
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. 250 anos – Intendência da Marinha: da vela à propulsão nuclear – Rio de Janeiro: FGV, 2020.
- LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; SCARVADA, Levy. História da Intendência da Marinha. Vol. I: Introdução (1500-1800). Rio de Janeiro: Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, 1972.



Abastecimento de navio da Esquadra

Foto: Felipe Fittipaldi

*1 Capitão de Fragata (IM), Chefe do Departamento de Abastecimento e Mobilização da DABM

*2 Capitão de Corveta (IM), Encarregado da Divisão de Apoio às Obtenções no Exterior da DABM

NAVEGANDO NA INCERTEZA

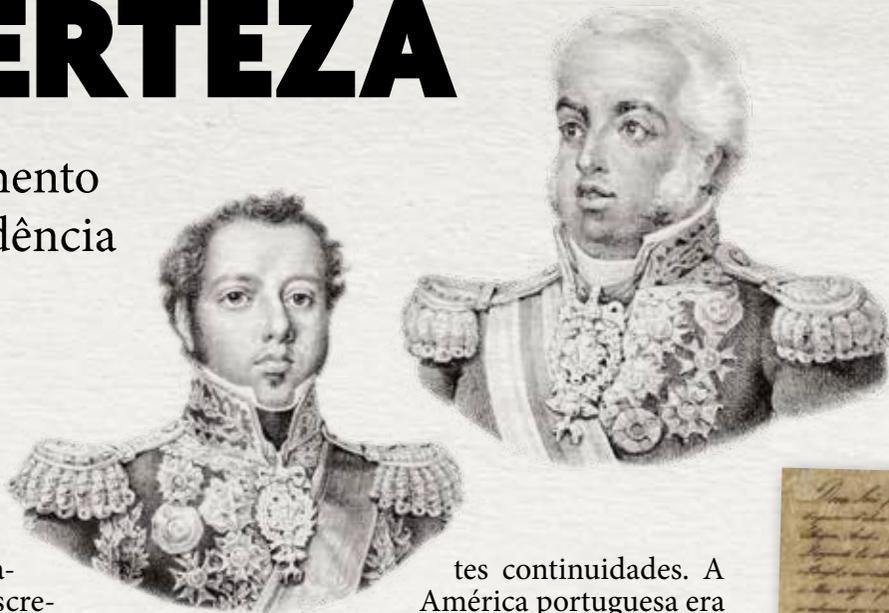
O processo de reconhecimento internacional da Independência do Brasil

Daniella Xavier ^{*1}

Frederico Ferreira ^{*2}

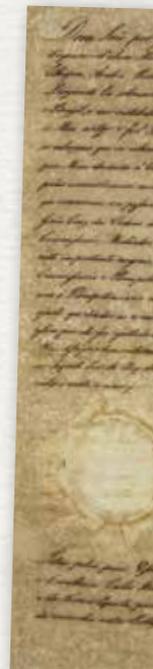
Em 13 de maio de 1825, o alquebrado Dom João VI (1767-1826) escreveu a seu filho Dom Pedro de Alcântara (1798-1834), em meio ao impasse em torno das negociações pelo reconhecimento da Independência do Brasil. Após arvorar-se de todos os títulos e honrarias, ele invocava seu direito divino a reinar “(...) considerando eu, quanto convém, e se torna necessário ao serviço de Deus e ao bem de todos os povos que a Divina Providência confiou a Minha Soberana Direção (...)”, deixou escapar “(...) a meu, sobre todos muito amado e prezado filho, o príncipe Dom Pedro (...), transfiro já de minha livre vontade o pleno exercício da Soberania do Império do Brasil (...)” (AHI: p17-m25j). Escrita meses antes da celebração do tratado no qual o governo português reconheceria a autonomia da antiga porção americana de seu império colonial, a carta reflete ao mesmo tempo resquícios de um pensamento intrinsecamente ligado ao Antigo Regime como faz transparecer aspectos da relação pessoal do rei português com seu filho. A autonomia política do Brasil era retratada como uma concessão.

Para além das alegorias típicas de um absolutismo em franca decadência em Portugal, assim como em grande parte da Europa, o processo de emancipação política do Brasil evidenciava importantes rupturas, mas também persisten-



tes continuidades. A América portuguesa era um conjunto de capitânias precariamente conectadas. Com a declaração de independência em setembro de 1822 e a elevação do Príncipe Regente Dom Pedro ao posto de Imperador do Brasil, parte das tropas lusitanas e fiéis às Cortes de Lisboa se levantam contra suas ordens. Estouram conflitos na Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Pará e mesmo na então Província Cisplatina (Uruguai). Colonos brancos, afrodescendentes e povos originários se envolveram nos combates a fim de expulsar as forças militares fiéis a Lisboa. Tudo muito longe da perspectiva de uma transmissão automática do poder régio.

Enquanto a emancipação política da porção americana do império colonial português representou uma insurreição contra a nova ordem tencionada pelas Cortes de Lisboa, ela deveria garantir a segurança jurídica e a centralidade política. Assim, o reconhecimento internacional da nova nacionalidade e do governo de Pedro I ganham uma dupla conotação. Ao mesmo tempo que contribuiria na aceitação do País na ordem internacional europeia, surgida após 1815, representaria a aceitação da monarquia brasileira diante da miríade de repúblicas existentes na América. No âmbito interno serviria como um elemento de legitimação do go-



verno sediado no Rio de Janeiro frente às outras capitanias. Assim, ele fazia-se representar como um garantidor da ordem social e política. O uso da política externa como instrumento de poder interno teve um papel basilar na construção do Estado imperial e em última instância, do próprio Estado-Nacional.

O reconhecimento de um novo Estado, ou mesmo de um dado governo, é um processo cheio de simbologias e significações. Ele é um ato declaratório no qual um Estado já constituído e internacionalmente aceito reconhece de forma livre, incondicional e irrevogável, que uma dada comunidade política é autônoma de outros. Logo, apta a estabelecer relações políticas, econômicas e jurídicas formais com quem a reconhece. Este reconhecimento pode ser feito de diferentes formas e expresso de diversas maneiras. Essa admissão pode ser feita por um ou mais países, expressa formalmente ou manifestada tacitamente, contudo em todos

os casos, ela deve ser incondicional e irrevogável. Ela é explícita – quando feita por meio de uma declaração pública de reconhecimento – e pode também ser tácita – quando ocorre apenas o envio de agentes diplomáticos, ou quando da celebração de tratados ou mesmo por meio do estabelecimento de cooperação entre seus governos.

Apesar da objetividade do Direito Internacional Público, Estados são entes autônomos, não limitados por outros poderes externos a eles. O reconhecimento de novos sujeitos de Direito Internacional está, geralmente, condicionado ao interesse nacional do ente que o reconhece. Historicamente essa ação jurídica foi utilizada como um

instrumento político no sentido de incentivar ou inibir movimentos emancipatórios de acordo com as razões de Estado dos países envolvidos. No caso do Império do Brasil, surgido em 1822, esta dinâmica não foi diferente.

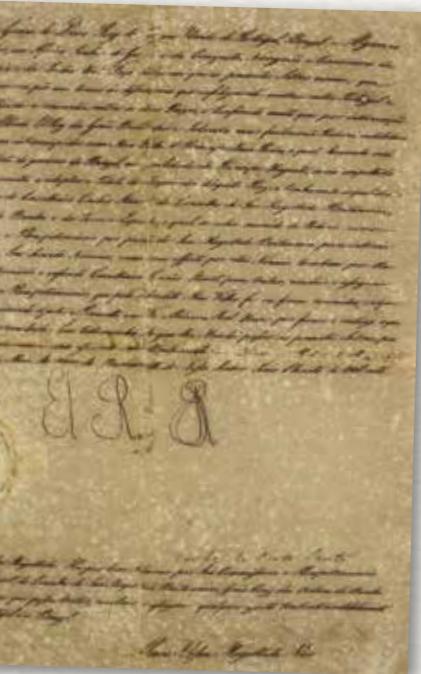
A emancipação política do Brasil se deu dentro de um cenário internacional em trans-

formação. A chamada Era das Revoluções (1789-1848), que tinha na Revolução Francesa e na Revolução Industrial seus principais exemplos, iniciou o lento e progressivo processo de destruição do absolutismo monárquico assim como do mercantilismo, pilares do chamado Antigo Regime. O movimento de revoluções e contrarrevoluções que ocorreram nas décadas seguintes levou às lutas que fracionavam grandes impérios e a reações, muitas vezes violentas, no sentido de restaurar a antiga ordem, já ferida de morte. Com as Guerras Napoleônicas (1801-1815), vêm os movimentos de libertação da América espanhola. Ao cabo destas, mesmo Portugal viu surgir um forte questionamento ao poder régio – então instalado na América – a chamada Revolução do Porto de 1820. Em meio a este mundo conturbado ocorreu a independência brasileira, proclamada em 7 de setembro de 1822.

Frente ao surgimento de um império nos trópicos, as diferentes potências internacionais adotavam posturas distintas. A nova nacionalidade logo foi reconhecida pelos demais países surgidos dos processos revolucionários americanos, contudo as potências europeias dividiam-se entre a ambição de estabelecer acordos comerciais vantajosos e os compromissos políticos que tinham nos poderosos impérios conservadores seus principais garantidores. Antes que apenas um fato jurídico formal, o reconhecimento da Independência do Brasil e os termos pelos quais este se deu, condicionaram a economia do País pelas décadas seguintes.

“LIBERDADE, LIBERDADE ABRE AS ASAS SOBRE NÓS”: O RECONHECIMENTO POR PARTE DE PAÍSES AMERICANOS E AFRICANOS

Ainda que tenha ficado politicamente autônomo apenas em 1822, o Brasil, na última fase de seu período colonial, já contava com a presença de diplomatas estrangeiros em seu território e possuía representantes em alguns países. A transferência da sede do governo português de Lisboa para o Rio de Janeiro em 1808 fez com que aí também se instalassem as representações estrangeiras. Com o retorno da família real para a Europa em abril de 1821, muitas destas representações permaneceram no então Reino do Brasil. Ao mesmo tempo, o governo do País, agora entregue ao Príncipe Dom Pedro, estava imerso em um subcontinente em crescente agitação política diante do processo de desagregação do império colonial espanhol



Carta de Dom João VI
a Dom Pedro I
Acervo Itamaraty

e em um conflito sangrento na região da Baía do Prata. Neste mesmo ano o governo português reconheceu a independência argentina e chilena e formalmente incorporou a região da Banda Oriental, atual Uruguai, sob o título de Província Cisplatina.

Enquanto isso, a tensão política entre as Cortes de Lisboa e o Príncipe Dom Pedro e seus apoiadores, do chamado Partido Brasileiro, aumentava. Embates entre brasileiros e portugueses já ocorriam em cidades como Salvador da Bahia e grupos de traficantes luso-brasileiros em Benguela assinavam petições aderindo à causa brasileira. Já vislumbrando um agravamento da situação, uma série de medidas buscando instrumentalizar o governo do Rio de Janeiro foram sendo adotadas. Com a decisão do Regente por não retornar à Portugal, em janeiro de 1822, ele cercou-se de conselheiros e apoiadores de forma a que configurasse como que um “gabinete ministerial”. Em agosto ele faz publicar um documento intitulado de Manifesto as Nações Amigas, onde compromete-se com a liberdade econômica e com a manutenção do status político adquirido pelo então Reino do Brasil. Isso representava um claro desafio ao poder das Cortes. Ao mesmo tempo, são enviados representantes brasileiros a importantes centros políticos como Londres, Paris, Buenos Aires e Washington de modo a defender os interesses brasileiros junto a estes governos.

A Independência do Brasil foi assim proclamada em 7 de setembro de 1822. O Príncipe Regente Pedro de Alcântara foi aclamado em outubro e coroado Imperador, sob o título de Pedro I, na Sé do Rio de Janeiro em 1º de dezembro. Frente ao acirramento das disputas na Bahia e a insubordinação de tropas leais a Lisboa em diferentes pontos do País, o governo central organizou forças navais e terrestres de modo a quebrar a resistência portuguesa. Em 25 de julho de 1823, o governo brasileiro recebeu a primeira nota diplomática reconhecendo sua independência. Ela veio do Cabildo de Buenos Aires, então capital das Províncias Unidas do Prata. Seu enviado, o Padre Valentim Gómez, a entregara solenemente ao novo Imperador em agosto de 1823.

O cenário político interno do País entre o final de 1823 e início de 1824 era complexo. Enquanto as tropas portuguesas são finalmente vencidas, o novo monarca brasileiro dissolveu a Assembleia Constituinte e fez outorgar uma Carta. Estourou a chamada Confederação do Equador em 1824, que foi violentamente repri-



mida pelo governo central. No cenário internacional, ainda em 1823, o Presidente norte-americano James Monroe (1758-1831) propôs no congresso daquele país uma oposição radical a qualquer tentativa de recolonização por parte das potências europeias, o que ficaria conhecida na História como Doutrina Monroe. Tudo isso gerou o contexto no qual se deu o segundo reconhecimento à Independência do Brasil. Com o fim das insurreições no Nordeste e a instituição de uma Constituição, o enviado brasileiro José Silvestre Rebello (177? – 1844) obteve autorização para apresentar suas credenciais ao Secretário de Estado norte-americano, John Quincy Adams (1763-1848), e depois foi introduzido ao Presidente Monroe, em 26 de maio de 1824. Em nenhum momento a soberania portuguesa foi mencionada nem a necessidade de seu reconhecimento formal foi colocada como pressuposto para o reconhecimento americano.

A repercussão da emancipação política do Brasil não foi sentida apenas nas Américas, diferentes pontos do litoral africano também reagiram ao fato. Diante do temor de uma ofensiva brasileira, de modo a garantir o abastecimento de força de trabalho, e temendo o contágio que as ideias vindas do Novo Mundo pudessem ter, as autoridades portuguesas em Angola impediram a partida de navios com destino ao Rio de Janeiro e ao Recife em 1823; mas já era tarde. Traficantes de pessoas e militares luso-brasileiros sediados na região planejaram o sequestro



Versão impressa
do Tratado Brasil-
Portugal de 1825
Acervo Itamaraty

do governador-geral de Luanda e o envio de uma representação que procuraria convencer o Império do Brasil a anexar a colônia portuguesa. O governo-geral descobre o plano e prende os envolvidos. Contudo, em Benguela o motim tem sucesso e levou à deposição do capitão da cidade em 1823. O ambiente político local só se acalma após a renúncia, por parte do Brasil, de territórios de além-mar por meio do Tratado Luso-Brasileiro de 1825.

Quanto ao reconhecimento da independência advindo de outros pontos do litoral africano encontra-se a embaixada enviada ao Imperador do Brasil em 1824. Em 1º de julho, desembarcou no Rio de Janeiro, o Tenente-Coronel Manuel Alves de Lima, o enviado do Obá Osemwede do Benim ⁽¹⁾, que em seu nome e no de seu vassalo, o rei de Lagos, Oshinlokun Ajan, presta sua homenagem ao Imperador do Brasil, portando cartas a ele destinadas. O embaixador africano foi recebido pelo Imperador no Palácio de São Cristóvão em 20 de julho de 1824. Suas missivas versavam sobre a continuidade do comércio de almas entre estes dois lados do Atlântico, dificultado naquele momento pela pressão militar e diplomática britânica. Assim, a nota do sobe-

Entrega das credenciais de Sir Charles Stuart para o reconhecimento da Independência

rano africano representava o terceiro reconhecimento oficial à Independência do Brasil.

Merece também menção o reconhecimento da República do México que, independente da Espanha em 1821 sob a forma monárquica, se tornou uma república em 1823. Em agosto do ano seguinte, em Londres, os representantes diplomáticos de ambos os países propõem o mútuo reconhecimento e o estabelecimento de relações diplomáticas, o que só viria a ocorrer na década de 1830. Apesar disso, os contatos entre os diplomatas brasileiros e mexicanos na capital inglesa põem o México como o quarto país a reconhecer a independência brasileira.

ENTRE VELHOS DILEMAS E NOVAS TRADIÇÕES: O RECONHECIMENTO PELOS PAÍSES EUROPEUS

A admissão de um país independente na América, regido por uma tradicional Casa Dinástica europeia, tornava a situação brasileira *sui generis*. Se o reconhecimento pelos países do Hemisfério Ocidental foi quase que imediato, o das potências europeias estava intrinsecamente condicionado à admissão por parte do governo português e aos vínculos políticos derivados da Santa Aliança. O processo de aceitação da Independência do Brasil por parte de sua antiga metrópole vai estar profundamente ligado à dinâmica dos conflitos entre liberais e absolutistas que ali ocorriam. Agitações entre 1823 e 1824 tornaram o ambiente político instável. No Brasil, a guerra pela manutenção da Província Cisplatina se arrastava, comprometendo a frágil saúde financeira do Império. Ainda em julho de 1824 são retomadas as negociações por parte do governo de Lisboa. Os debates foram mediados por representantes dos governos britânico e austríaco. Porém, com poucos avanços. O impasse residia quanto ao pagamento de uma pesada indenização por parte do Brasil. Apenas em março do ano seguinte, quando o Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico enviou ao Rio de Janeiro Sir Charles Stuart (1779-1845) com poderes para negociar em nome de Portugal, foi que as tratativas avançaram.

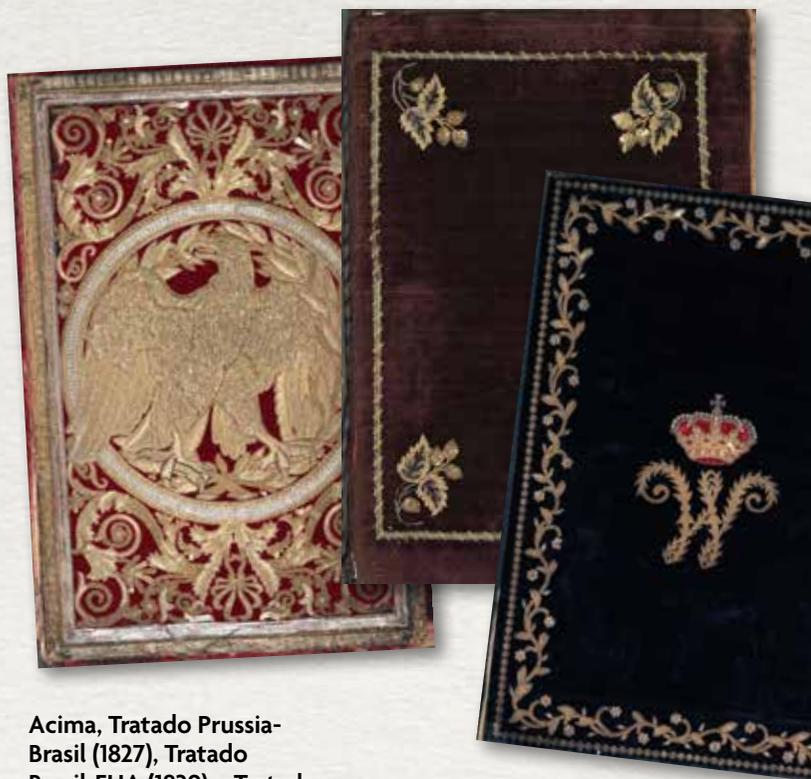
O novo país fez uma série de concessões de modo a obter a aceitação lusitana. Comprometeu-se a não incorporar outras possessões portuguesas, aceitou a imposição de tarifas alfande-

gárias baixas para produtos vindos de Portugal e se comprometeu a pagar cerca de dois milhões de libras esterlinas a título de indenização. Nestes termos, foi celebrado no Rio de Janeiro o Tratado de Paz e Aliança entre o Império do Brasil e o Reino de Portugal, em 29 de agosto de 1825. Com isso, abria-se o caminho para que outras potências europeias pudessem reconhecer o Estado e o governo brasileiros.

Dois meses depois da assinatura do tratado luso-brasileiro, foi a vez da Grã-Bretanha formalizar seu reconhecimento. Juntamente com este vieram as negociações do Tratado de Comércio e Abolição do Tráfico de Escravos, assinado no Rio de Janeiro em 18 de outubro de 1825. No entanto, ele foi rejeitado pelo governo britânico por diversos motivos. Stuart será substituído por Sir Robert Gordon (1791-1847) na negociação de novos tratados com o Brasil.

Processo parecido ocorreu com a França de Carlos X (1757-1836). Convencido pela diplomacia austríaca da legitimidade da causa brasileira, o enviado de Pedro I a Paris foi recebido informalmente. O governo daquele país enviou, por sua vez, os Condes de Saint-Maurice e de Gestas. Emulou-se aqui, em pequena escala, a disputa que ocorria no Velho Mundo: a rivalidade franco-britânica. À medida em que a diplomacia inglesa ocupava lugar de destaque nos debates acerca das relações do império com sua antiga metrópole, os negociadores franceses buscaram articular um acordo secreto no qual procuravam possibilitar aos comerciais daquele país condições vantajosas no mercado brasileiro e, em troca, ofereciam um apoio hipotético, caso houvesse uma reação da Santa Aliança. Porém, a pedra de toque estava no fato de que, em nenhum momento, estes se comprometiam a reconhecer formalmente o governo de Pedro I. Diante disso, as iniciativas gálicas tiveram pouco êxito na Corte do Rio de Janeiro. Com o reconhecimento português e britânico, os cônsules franceses enviam uma nota ao governo imperial em outubro de 1825 reconhecendo o novo status do País e iniciam as negociações para um tratado formal sob novos termos e reconhecendo a soberania e o governo brasileiros.

Ao final do ano de 1825, o governo austríaco também expressou seu reconhecimento à nova nacionalidade. Ao mesmo tempo que foi um dos pilares da Santa Aliança era também um dos responsáveis pela onda contrarrevolucionária que se expandia na Europa após a Era Napoleônica. Seus vínculos dinásticos com o novo Império e o fato deste apresentar-se como



Acima, Tratado Prússia-Brasil (1827), Tratado Brasil-EUA (1829) e Tratado Brasil-Holanda (1828)
Acervo Itamaraty

uma reação às forças reformadoras de Portugal moveram

o governo austríaco a posicionar-se favoravelmente à causa brasileira. Após o reconhecimento português, o chanceler austríaco, Príncipe de Metternich (1773-1859), enviou uma nota ao representante brasileiro em Viena, Visconde de Resende (1790-1875), em 30 de dezembro de 1825.

Nos três anos que se seguiram, as relações internacionais da jovem nação vivenciavam uma situação complexa. Ao mesmo tempo que houve um reconhecimento massivo por parte de outros países europeus, afundava-se nos conflitos no Prata e aproximava-se perigosamente das disputadas dinásticas portuguesas. Em janeiro de 1826 o governo brasileiro foi reconhecido pela Suécia, Suíça e mesmo a Santa Sé – obtendo a extensão do Padroado à semelhança de Portugal. Neste mesmo mês foi celebrado o primeiro tratado com a França. Em fevereiro foi a vez do reconhecimento dos Países Baixos e, em março, da Prússia, também um importante membro da Santa Aliança. Nos meses que se seguem ocorre a assinatura do novo tratado com a Grã-Bretanha. No entanto, a Guerra da Cisplatina tem uma escalada, ocorre o bloqueio da foz do Rio da Prata pelas forças brasileiras em 1826 e, com a morte de D. João VI neste mesmo ano, o Imperador do Brasil esforça-se por estabelecer sua filha Maria da Glória, então com sete anos, como Rainha de Portugal, o que irri-

tou setores nacionalistas da política brasileira.

A morte do rei português em 1826 foi o sinal que faltava para que as últimas potências europeias conservadoras reconhecessem a independência brasileira. O governo russo o fez em janeiro de 1827 enquanto o Reino da Espanha apenas em setembro de 1833, após a morte de Fernando VII. Assim, para além da ideia de que a coroa do novo soberano brasileiro seria uma gentil concessão do monarca português, a emancipação política do País e seu reconhecimento pelas demais nações do mundo foi resultado de esforço. Do esforço de todos aqueles que escolheram essa terra por pátria com seu ânimo, empenho, trabalho e colaboração na construção deste grande País. ■

NOTA

(1) O antigo Reino do Benim, que também pode ser encontrado sob a forma de Império do Benim ou Império Edo, foi um Estado africano pré-colonial que se situava no sudoeste do atual território nigeriano. Chegou a expandir seu poder sobre cidades importantes no tráfico internacional de pessoas como Oyo, Lagos (Eko). Não deve ser confundida com a atual República do Benim.

REFERÊNCIAS

AHI: p17-m25j
ARON, Raymond. Paz e guerra entre as nações. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.
BELLOTTO, Heloisa Liberalli. Arquivos permanentes: tratamento documental. Segunda edição revista e ampliada. Rio de Janeiro: FGV, 2004
CALDEIRA, Jorge. O processo econômico. In: COSTA E SILVA, Alberto (Coord.). Crise colonial e independência: 1808-1830. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.
CALÓGERAS, João Pandiá. A política exterior do Império. Brasília: FUNAG-Câmara dos Deputados - Companhia das Letras, 1989.
CASELLA, Paulo Borba. Papel do direito internacional na formação e consolidação do território brasileiro. In: Anais do Laboratório de Estudo de Direito Comparado. São Petersburgo: Laboratory of Comparative Studies Legal HSE, 2013.
CERVO, Amado Luís. "Hegemonia coletiva e equilíbrio: a construção do mundo liberal (1815-1871)". In: SARAIVA, José Flávio Sombra. História das relações internacionais contemporâneas: da sociedade internacional do século XIX à era da globalização. Saraiva, São Paulo: 2007, p.41-76.
CORREA, Oswaldo. Austria. Notícia histórica. In: Archivo Diplomatico da Independencia. Vol. IV. Austria – Estados da Alemanha. Rio de Janeiro: Typografia Fluminense, 1922.
COSTA E SILVA, Alberto da. O vício da África e outros vícios. Lisboa: Sá da Costa, 1989.
FAUSTO, Boris. História do Brasil. 12 ed., 1 reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
GARCIA, Eugênio Vargas. Cronologia das relações interna-

cionais do Brasil. 2. ed. rev., ampl. e atualizada. Rio de Janeiro: Contraponto; Brasília: FUNAG, 2005.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. Dois côsules de Sua Majestade Imperial em Luanda (1822-1861): relações Brasil-Angola, de Rui Germack Possolo a Saturnino de Sousa e Oliveira", São Paulo: Edusp 2022.

HOBBSAWM, Eric J. A era das Revoluções. 1789-1848. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

KAPPAUN, Alexandre de Oliveira. SANTOS, Vanessa Cristina dos. A interação entre a política interna e a política externa: a teoria dos jogos de dois níveis e os temas sociais na política externa brasileira. In: 3º Encontro Nacional ABRI 2001, São Paulo. 2011

MAGNOLI, Demétrio. O corpo da pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912). São Paulo: Moderna, 1997.

MORAES, Marcelo Viana Estevão de. A construção Saquarema da América do Sul: o Brasil, a Unasul e a integração regional. 2018. 395 pp. Tese. (Departamento de Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2018.

NEVES, Lúcia Bastos Pereira das. "A vida política". In: COSTA E SILVA, Alberto (Coord.). Crise colonial e independência: 1808-1830. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

RANDING, Rodrigo Wiese. Argentina, primeiro país a reconhecer a independência do Brasil. In: Cadernos do CHDD. Ano 16. Nº 31. Rio de Janeiro: CHDD/Funag. 2017.

REZEK, José Francisco - Direito internacional público: curso elementar/ Francisco Rezek. - 15. Ed. Rev. E atual. - São Paulo: Saraiva, 2014.

SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento e. Diplomacia e protocolo. Rio de Janeiro, Record, 1969.

SILVA, J. N. de S. e. Investigações sobre os recenseamentos da população geral do Império e de cada província de per si tentados desde os tempos coloniais até hoje. Edição facsimilada. São Paulo, IPE/USP, 1986.

SOARES, Teixeira. O reconhecimento do Império do Brasil in: Revista Ciência Política. Nº 6, vol.3. FGV: Rio de Janeiro, 1972, p. 43-64.

SOCHACZEWSKI, Monique. Do Rio de Janeiro a Istambul: contrastes e conexões entre o Brasil e o Império Otomano (1850 – 1919) Brasília: FUNAG, 2017.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. História da Independência do Brasil. Brasília: FUNAG, [1928], 2019.

VASCONCELLOS, Mario de. Schaeffer e Mello Mattos nos Estados da Alemanha. In: Archivo Diplomatico da Independencia. Vol. IV. Austria – Estados da Alemanha. Rio de Janeiro: Typografia Fluminense, 1922.

VASQUEZ, Emma Leny Carla Navarro. "História dos tratados". In: Revista Jurídica, Vol.8, nº. 79, Brasília: TJDF. jun./jul., 2006, p. 38-46. Disponível em < <https://revistajuridica.presidencia.gov.br/index.php/saj/article/view/452> > acessado em 20 de agosto de 2022.

*1 Diplomata de carreira, Embaixadora, Diretora do Museu Histórico Diplomático e Coordenadora de Documentação Histórica

*2 Historiador e Arquivista, responsável técnico pelo Arquivo Histórico do Itamaraty no Rio de Janeiro



O EXÉRCITO BRASILEIRO

ANTES, DURANTE E DEPOIS DA INDEPENDÊNCIA

Luiz Ernani Caminha Giorgis*

“As principais forças que não de defender o Brasil são as do mesmo Brasil. Com elas foram os holandeses lançados fora da capitania de Pernambuco; com elas foram os franceses obrigados a sair precipitadamente do Rio de Janeiro e com elas, enfim, destruíram os paulistas as missões do Paraguai e atacaram os castelhanos intrusos na parte setentrional do Prata, evacuando-os dos domínios portugueses”.

(Martinho de Mello e Castro, Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar do Reino de Portugal, 1775)

A força terrestre brasileira teve as suas pedras angulares na Insurreição Pernambucana, meados do século 17. Nos séculos seguintes, como Exército Colonial Português, defendeu todo o perímetro territorial contra as investidas francesas, holandesas, inglesas e espanholas. Destacou-se, nesta fase, o Tenente-General Johann Heinrich Böhn, o qual, a partir de 1767, vindo de Portugal, unificou e uniformizou as tropas luso-brasileiras conforme a doutrina e os regulamentos do Conde de Lippe. Trouxe ele os regimentos de Infantaria de Moura, Bragança e Extremoz, uma brigada de artilharia e cerca de setenta oficiais. Isto constituiu uma forte evolução das armas luso-brasileiras.

Nos dois primeiros decênios do século 19, na medida em que os militares lusitanos foram sendo substituídos pelos aqui nascidos, o futuro Exército foi se abrasileirando. E o fato relevante, que impulsionou a consolidação de uma força

terrestre genuinamente brasileira foi, com a presença da família real portuguesa no Brasil, a criação da Academia Real Militar em 1810. Destacaram-se na transformação de Exército Colonial em Exército Brasileiro (EB), o Ministro da Guerra Rodrigo Domingos de Sousa Coutinho – Conde de Linhares, o então General Joaquim Xavier Curado, o Brigadeiro Joaquim de Oliveira Álvares e o Coronel Luís Pereira da Nóbrega Souza Coutinho, entre outros.

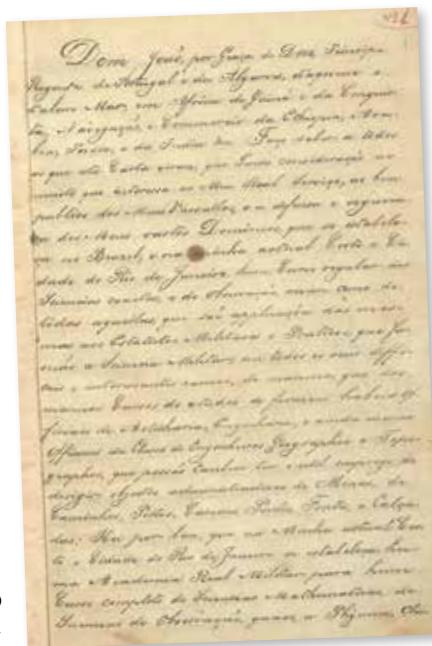
Às vésperas da independência, a força terrestre estava pronta para participar do importante processo histórico tendo, para isso, contribuído para a expulsão, do Rio de Janeiro, das tropas do Tenente-General Jorge de Avilez Zuzarte de Souza Tavares em 15 de fevereiro de 1822.

AS GUERRAS DA INDEPENDÊNCIA

Ainda antes do dia 7 de setembro, as forças portuguesas sediadas na Bahia, sob o comando do Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Mello, então Comandante das Armas, rebelaram-se contra a crescente autonomia do Reino Unido do Brasil em relação a Portugal, antevendo assim aquilo que estava cada vez mais claro: a independência.

A reação nacionalista não tardou. Forças locais, inicialmente, e depois tropas expedicionárias sob o comando do mercenário francês General Pierre Labatut, foram mobilizadas para lutar na Bahia. Pelo mar, seguiu uma força naval sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo Antônio De Lamare. As principais batalhas foram a de Pirajá/Cabrito (8 de novembro de 1822) e Itaparica (7 de janeiro de 1823). Em 10 de maio de 1823, surgiu em frente à barra de Salvador a Esquadra comandada pelo Almirante inglês Lorde Thomas Cochrane, que contava com outros mercenários inclusive, ainda como Tenente, John Pascoe Grenfell.

Em 2 de julho



Primeira página da carta que estabelecia na cidade do Rio de Janeiro uma Academia Real Militar, dando-lhe os respectivos estatutos e criando uma Junta Militar para dirigi-la
Fonte: BN Digital

o Brigadeiro Madeira de Mello, vencido, abandonou a Bahia e retornou para Portugal. No mesmo dia, uma parte do Exército Libertador, sob o comando do Coronel Joaquim de Lima e Silva entrou vitorioso na capital baiana.

No Piauí, o Comandante das Armas Major João

José da Cunha Fidié resistiu à independência e foi combatido pelo Coronel Simplício Dias da Silva. A maior batalha foi a de Jenipapo (13 de março de 1823) na qual, depois de cinco horas de luta, os brasileiros foram derrotados. Entretanto, mesmo vencedor, Fidié retirou suas tropas para o Maranhão e, convidado pela Junta rebelde maranhense, montou uma defensiva na região da localidade de Caxias das Aldeias Altas. Em 31 de julho, sem condições de resistir às forças legais, a localidade capitulou. Fidié passou o comando e foi preso na Fortaleza de Santa Cruz de onde, libertado pelo próprio Dom Pedro I, retornou para Portugal. Enquanto isso, Cochrane bloqueava o porto de São Luís e conquistava a capital maranhense.

No Pará, enviado por Cochrane, Grenfell enfrentaria uma situação mais difícil. Os independentistas não conseguiram se impor e os líderes foram presos. Chegando a Belém em 10 de agosto, Grenfell conseguiu controlar a situação e nomeou uma junta governativa. Em 15 de outubro, mesmo fazendo parte da Junta, o Cônego João Batista de Campos liderou um movimento popular, mas foi preso juntamente com outros agitadores. Grenfell mandou fuzilar cinco deles e mandou o Cônego preso para o Rio. Tendo confinado 256 outros prisioneiros no Navio “São José Diligente” (depois



General Pierre Labatut, mercenário francês que organizou as tropas para os confrontos da Guerra da Independência na Bahia

denominado “Palhaço”), estes foram asfixiados por ação da cal virgem lançada no porão. Somente quatro escaparam com vida. Preso, Grenfell foi submetido a Conselho e absolvido.

Na Província Cisplatina, as tropas do português General Carlos Frederico de Lecór ficaram divididas. Fiel a Dom Pedro I, Lecór afastou-se para o interior e deixou em Montevideo as tropas fiéis a Portugal sob o comando do General Álvaro da Costa de Sousa de Macedo. Em seguida, Lecór decidiu cercar a capital por terra e por mar e, dezessete meses depois (18 de novembro de 1823), o General Álvaro capitulou e retornou para Portugal com parte do efetivo da Divisão de Voluntários Reais.

Estavam vencidas as resistências contra a independência. Importante ressaltar que na Bahia esteve presente e teve o seu batismo de fogo o então Tenente Luiz Alves de Lima e Silva, futuro Patrono do EB. E, na Cisplatina, participou do cerco a Montevideo o futuro Patrono da Cavalaria Manuel Luis Osorio, que havia sentado praça em 1º de maio de 1823.

A CRIAÇÃO FORMAL DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Embora já existente de fato, o exército precisava de sua fundação formal e de direito. Ela veio com a Constituição de 1824, que estabelecia:

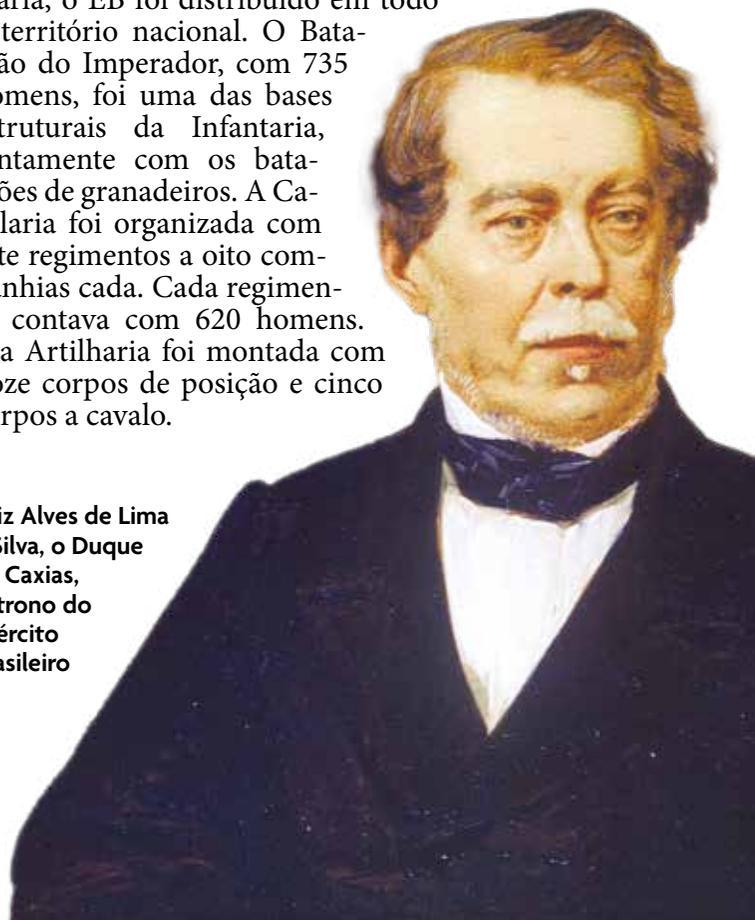
CAPITULO VIII. Da Força Militar. Art. 145. Todos os Brasileiros são obrigados a pegar em armas, para sustentar a Independência, e integridade do Imperio, e defende-lo dos seus inimigos externos, ou internos. Art. 146. Enquanto a Assembléa Geral não designar a Força Militar permanente de mar, e terra, substituirá, a que então houver, até que pela mesma Assembléa seja alterada para mais, ou para menos. Art. 147. A Força Militar é essencialmente obediente; jamais se poderá reunir, sem que lhe seja ordenado pela Autoridade legitima. Art. 148. Ao Poder Executivo compete privativamente empregar a Força Armada de Mar, e Terra, como bem lhe parecer conveniente á Segurança, e defesa do Imperio. Art. 149. Os Officiaes do Exercito, e Armada não podem ser privados das suas Patentes, senão por Sentença proferida em Juizo competente. Art. 150. Uma Ordenança especial regulará a Organização do Exercito do Brazil, suas Promoções, Soldos e Disciplina, assim como

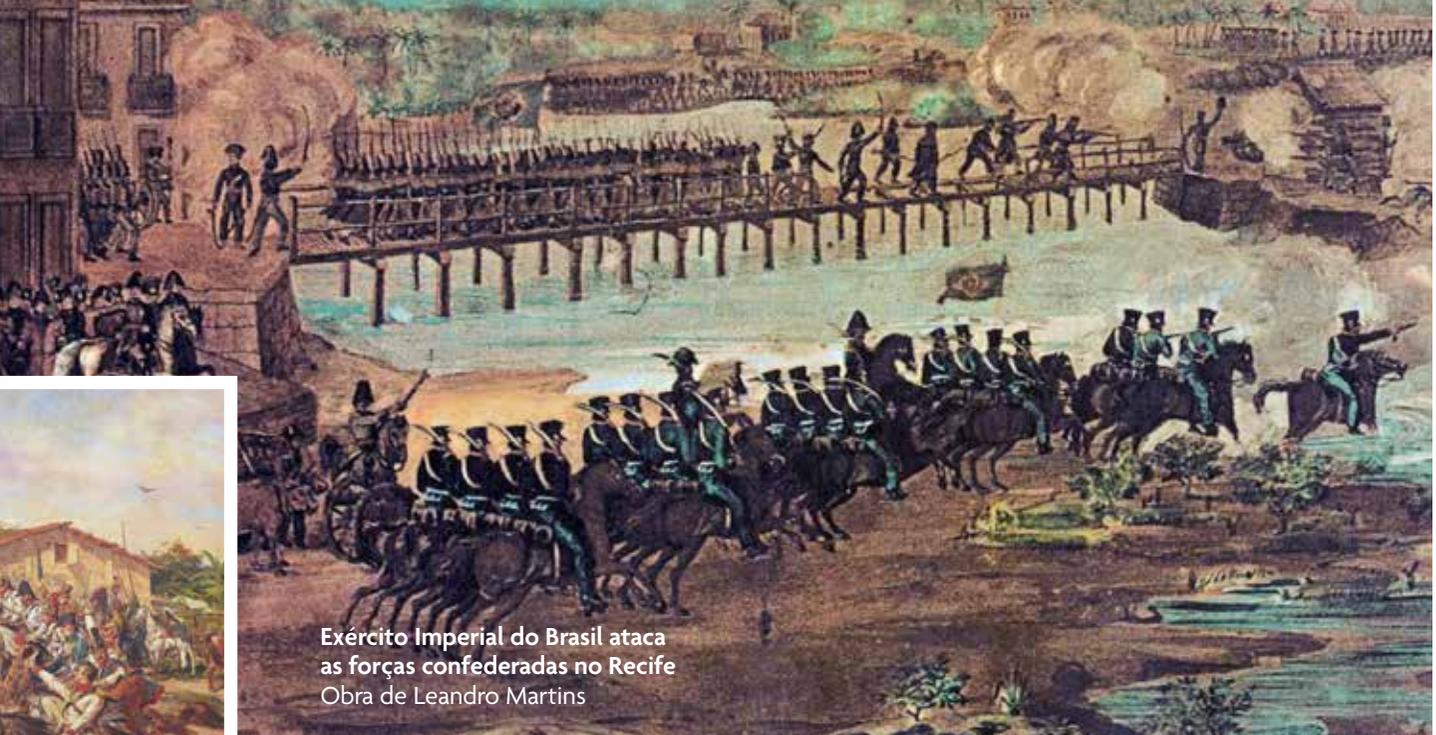
da força naval. (Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos [Constituição Política do Imperio do Brazil (de 25 de março de 1824) e decretos nº 30, de 22 Fev 1839 e nº 31, de 28 Fev 1839]).



Organizado em Infantaria, Cavalaria e Artilharia, o EB foi distribuído em todo o território nacional. O Batalhão do Imperador, com 735 homens, foi uma das bases estruturais da Infantaria, juntamente com os batalhões de granadeiros. A Cavalaria foi organizada com sete regimentos a oito companhias cada. Cada regimento contava com 620 homens. E a Artilharia foi montada com doze corpos de posição e cinco corpos a cavalo.

Luiz Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, Patrono do Exército Brasileiro





Exército Imperial do Brasil ataca as forças confederadas no Recife
Obra de Leandro Martins



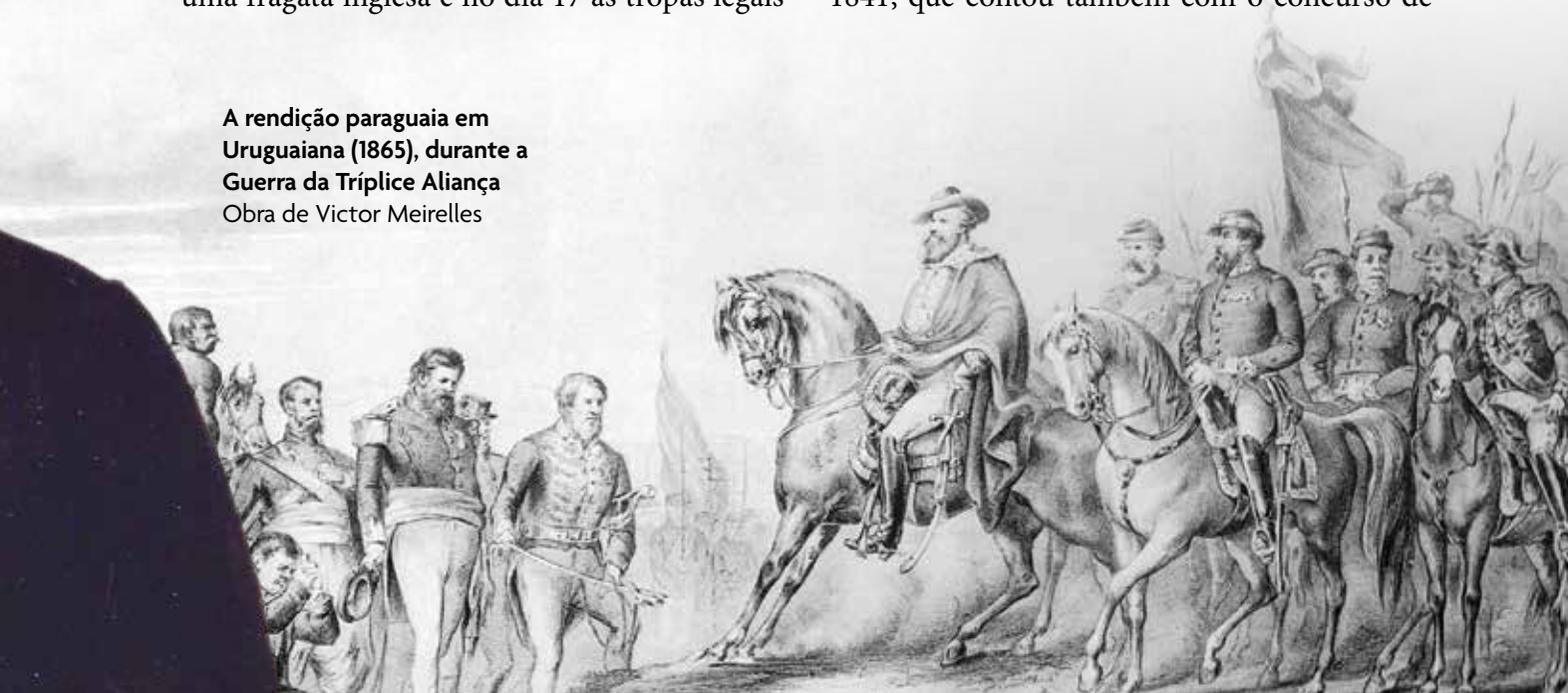
CONTRIBUIÇÕES DO EXÉRCITO NOS 200 ANOS DE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

Começavam, ainda em 1824, as participações, atuações e contribuições do EB na vida nacional, mormente na segurança interna e externa do País. Naquele ano, em Pernambuco, teve início a revolução separatista e republicana chamada de Confederação do Equador, liderada pelo então Presidente da Província Manuel de Carvalho Pais de Andrade. O Imperador enviou uma Divisão Naval sob o comando de Thomas Cochrane e tropas terrestres sob o comando do Brigadeiro Francisco de Lima e Silva, as quais marcharam sobre o Recife na primeira quinzena de setembro. Pais de Andrade refugiou-se em uma fragata inglesa e no dia 17 as tropas legais

entraram em Olinda e na capital. As províncias que haviam aderido (Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte) tiveram suas forças revolucionárias também vencidas.

E assim, ao longo do tempo, as intervenções do EB foram decisivas, sempre ao lado da ordem constitucional, das autoridades e do povo. Foram as seguintes, as principais: na abdicação de Dom Pedro I em 1831; na Guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, entre 1825 e 1828, da qual resultou a independência da Província Cisplatina e a fundação da República Oriental do Uruguai; na Revolução Farroupilha, no RS, entre 1835 e 1845, contra a qual combateu Caxias a partir de 1842, pacificando o RS em março de 1845; contra a Cabanagem no Pará, em 1835; contra a Sabinada na Bahia, em 1837; contra a Balaiada, no Maranhão, entre 1838 e 1841, que contou também com o concurso de

A rendição paraguaia em Uruguiana (1865), durante a Guerra da Tríplice Aliança
Obra de Victor Meirelles





A pintura de Benedito Calixto retrata a Proclamação da República, evento liderado pelo Marechal Deodoro da Fonseca que deu fim à monarquia no Brasil, em novembro de 1889

Caxias como Pacificador. O seu título vem da localidade de Caxias das Aldeias Altas; contra as Revoltas Liberais de São Paulo e Minas Gerais em 1842, sob a ação de Caxias; na Revolução Praieira em Recife, 1848; na Guerra contra os ditadores Manuel Zeferino Oribe e Juan Manuel de Rosas no Uruguai e na Argentina em 1851/52, comandada e controlada por Caxias; na Guerra contra Athanasio Cruz Aguirre, ditador do Uruguai em 1864; na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai entre 1865 e 1870 quando, a partir do final de 1866, o EB foi comandado por Caxias; no contexto político-militar que levou o País à Proclamação da República em 1889; na Revolução Federa-

lista no RS, SC e PR entre 1893 e 1895; na Questão do Amapá em 1895; na Guerra de Canudos na Bahia entre 1896 e 1897; na Revolução do Acre entre 1899 e 1903; na Revolta da Escola Militar da Praia Vermelha em 1904; na participação do Brasil na 1ª Guerra Mundial em 1917/18; na Revolta do Contestado, PR e SC, entre 1912 e 1916; no Movimento Tenentista em 1922; no 2º Movimento Tenentista em São Paulo (1924); na Coluna Miguel Costa Prestes entre 1924 e 1927; contra a Revolução Constitucionalista de 1932 em São Paulo; contra a Intentona Comunista em 1935; na Intentona Integralista em 1938; na 2ª Guerra Mundial, entre 1942 e 1945, com a defesa do litoral, a vigilância nas fronteiras terrestres e o envio da Força Expedicionária

Infantaria do Exército Brasileiro em combate durante a Revolta do Contestado



Brasileira para o Teatro de Operações Italiano; na Contrarrevolução Democrática de 1964; e na Guerrilha do Araguaia entre 1971 e 1972.

OUTRAS CONSIDERAÇÕES

Não foi somente na parte bélica que o EB se destacou nestes duzentos anos desde a Independência. Desde a fundação da Academia Real Militar, passando pelas escolas da Praia Vermelha e do Realengo até a atual Academia Militar das Agulhas Negras, o Exército se destaca na área cultural. E também com os Colégios Militares, que já são quatorze em todo o Brasil, que preparam jovens não somente para a carreira militar mas também para os vestibulares e o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM), possibilitando o ingresso nas universidades. E, em 2002, foi fundada a Banda Sinfônica do Exército, que circula pelo País fazendo apresentações.

Nos estudos históricos e geográficos, destacamos a participação na criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), desde 1838, e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB) desde 1936. As cinco atuais Academias de História Militar Terrestre do Brasil tiveram origem em 1996. Nesta área, em particular, deve-se destacar a Escola Superior de Guerra (ESG), a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME) e o Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército (CPEAEx), juntamente com suas congêneres na Marinha e na Aeronáutica.

No campo psicossocial, na segunda metade do século 19, o Exército se posicionou decisivamente contra a escravidão e a favor do abolicionismo.

Na área técnica, o EB já se destacava em 1792, com a Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho, antecessora do atual Instituto Militar de Engenharia; em 1827, quando participou da criação do Observatório Astronômico no Rio de Janeiro; com os diversos Arsenais de Guerra, a indústria siderúrgica, a química (através das fábricas de pólvora), o telégrafo em todo o País, destacando-se o trabalho do Marechal Cândido Rondon; e nas artes litográficas com as Cartas Gerais, hoje Centros de Geoprocessamento, cobrindo todo o território nacional.



Soldados da Força Expedicionária Brasileira na Itália durante a 2ª Guerra Mundial

CONCLUSÃO

As contribuições do Exército Brasileiro estão presentes na vida da nação há muito tempo, até mesmo antes da independência. Em muitas fases da história do País, o Exército foi um verdadeiro protagonista, fazendo-se presente em situações críticas. Hoje, como sempre, é um garantidor das instituições, como previsto na Constituição. Está presente em todo o território nacional, mormente na Amazônia a qual, devido à sua extensão e carência de recursos, o EB leva a presença do Estado aos lugares mais isolados.

Luta contínua, diuturna e incessante, ao lado das demais forças, a Marinha e a Força Aérea, das quais o Exército depende para o bom cumprimento das suas missões. ■

REFERÊNCIAS

- CALMON, Pedro. História do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959, 7 vol.
- CASTRO, Celso. A Invenção do Exército Brasileiro. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.
- MUXFELDT, Virgílio Ribeiro; GIORGIS, Luiz Ernani Caminha. O Exército Imperial. Porto Alegre: Renascença, 2020.
- _____; _____. O Exército Republicano. Porto Alegre: Renascença, 2022.

* Coronel de Infantaria e Estado-Maior, Veterano do Exército Brasileiro

A HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL E SUAS ORIGENS

NARRADA PELA FILATELIA

Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer*



A ESQUADRA IMPERIAL BRASILEIRA

Podemos considerar que a Esquadra Brasileira surgiu com os meios navais deixados por D. João VI quando do seu regresso à Lisboa. A maioria estava imprestável e o Arsenal da Corte (hoje Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro - AMRJ) colocou em condições de operação a Nau “Martins de Freitas”, rebatizada como “D. Pedro I”, e que passou a ser a Nau Capitânia da Primeira Esquadra Brasileira, empregada, inicialmente, contra as forças portuguesas.

**José Bonifácio de
Andrada e Silva**



D. João VI



D. Pedro I



**Selo comemorativo
aos 250 anos do
Arsenal da Corte,
hoje AMRJ, com a
Nau "D. Pedro I"
retratada**

José Bonifácio de Andrada e Silva, Chefe do Primeiro Gabinete do Brasil independente, foi o responsável pela organização da defesa do território brasileiro. Sem oficiais graduados com experiência em operar navios de Esquadra em combate, por sugestão do Marquês de Barbacena, Plenipotenciário brasileiro, em Londres, representando o Governo Imperial, contratou na Inglaterra vários oficiais e praças para, além de guarnecer os navios, adestrar nossos “marinheiros”.

Dentre eles, foi contratado um oficial inglês que havia participado das Guerras Napoleônicas, Alexander Thomas Cochrane que, com outros oficiais e praças ingleses, chegou ao Brasil em 21 de fevereiro de 1823. Recebeu a patente de Primeiro Almirante da Marinha Imperial e foi nomeado Comandante da Esquadra Imperial, tendo içado seu pavilhão na Nau “D. Pedro I”, primeiro Capitânia da Marinha do Brasil. A Esquadra Brasileira suspendeu do Rio de Janeiro em 1º de abril de 1823 para intervir na revolta contra o recém-independente Império, na Bahia.



Almirante Cochrane
(selos dos Correios do Chile)

A CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA

Nas Províncias do Norte, Nordeste e Cisplatina, as Juntas Governamentais continuavam leais à Corte portuguesa, em Lisboa. Assim foi no extremo sul, na Província Cisplatina; na Bahia, onde se concentrava a maior oposição; e no Maranhão. Surgiram, também, revoltas de cunho separatista, motivadas por insatisfação com o Governo Imperial: nas Províncias da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, a Confederação do Equador; nas Províncias de Pernambuco e Alagoas, a Cabanada; na Província do Pará, a Cabanagem;



CONFEDERAÇÃO DO EQUADOR
República independente que reuniu as Províncias da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará durante cinco meses, em 1824



CAMPANHA DA CISPLATINA
Bergantim Lebre, navio português que participou da Campanha

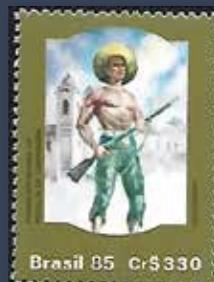
e, nas Províncias do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, a Revolução Farroupilha (Guerra dos Farrapos) e República Juliana.

O Brasil, com seus 7.680 quilômetros de costa, sem comunicações terrestres, viu no Poder Naval o único elemento capaz de levar a ordem e a Autoridade Imperial àquelas Províncias.

O material flutuante que permanecera no País após a partida de D. João VI foi o embrião da Primeira Esquadra do Brasil, intervindo com sucesso e auxiliando a debelar esses conflitos.



REVOLUÇÃO FARROUPILHA
Revolta separatista que eclodiu no Rio Grande do Sul, estendendo-se a Santa Catarina, levada a cabo pelos ricos proprietários de terra, descontentes com o Governo Imperial, entre 1835 e 1845



CABANAGEM
Revolta popular ocorrida na Província do Pará, entre os anos de 1833 e 1840

BICENTENÁRIO DA ESQUADRA

Durante a cerimônia militar alusiva aos 200 Anos da Esquadra, houve lançamento de Selo Personalizado, destacando a Nau “Pedro I” e o Navio Aeródromo Multipropósito “Atlântico”, primeiro e atual Capitânia da Esquadra. ■



* Capitão de Mar e Guerra (Refº)



O COMANDO NAVAL DE OPERAÇÕES ESPECIAIS



A Marinha do Brasil (MB), compreendendo o desenrolar dinâmico do ambiente e com a finalidade de estar em condições de enfrentar ameaças e fazer face aos conflitos atuais no ambiente operacional, criou e ativou em 2019 o Comando Naval de Operações Especiais (CoNavOpEsp), centralizando os assuntos relativos às Operações Especiais (OpEsp), às Ameaças Híbridas e às Operações de Informação (OpInfo), incluindo as Ações de Guerra Cibernética (AGCiber) e as demais Capacidades Relacionadas à Informação (CRI).

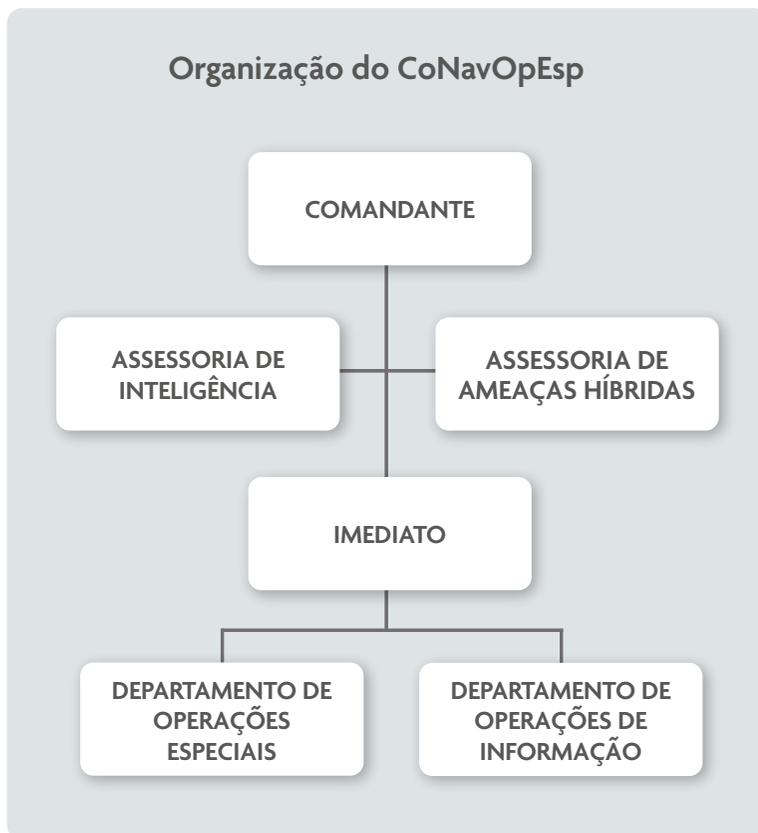
Para cumprir o seu propósito de contribuir para o aprestamento e o emprego das Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais, o CoNavOpEsp

Claudio Eduardo Silva Dias*

O mundo contemporâneo apresenta características diretamente atreladas à Era da Informação, com destaque para a volatilidade no emprego dos dados e do fluxo informacional, ampliando o grau de incerteza nas avaliações preditivas e tornando as ações e relações nesse ambiente cada vez mais complexas e ambíguas. No que diz respeito à consecução dos objetivos operacionais e táticos, as atividades assimétricas – combinadas com operações especiais, cibernéticas e guerra de narrativa – têm ganhado protagonismo, aumentando a influência da dimensão informacional no processo de tomada de decisão.

tem como tarefas:

- comandar e compor Forças-Tarefas de OpEsp e de Guerra Cibernética, Singulares, Combinadas ou Conjuntas, quando determinado;
- assessorar o Comandante de Operações Navais e os demais setores da MB nos aspectos relativos às OpEsp, Operações de Informação, Operações Psicológicas (OpPsc), Ações de Guerra Eletrônica (AGE), Ações de Guerra Acústica (AGA), Ações de Guerra Cibernética (AGCiber) e Ameaças Híbridas;
- planejar e coordenar a participação da MB nas operações, adestramentos e exercícios conjuntos e combinados de OpEsp, OpInfo, OpPsc, AGE, AGA e AGCiber; e



- conduzir as AGCiber de caráter operativo no âmbito da MB.

Para contribuir com o cumprimento de sua missão, o CoNavOpEsp tem uma Organização Militar (OM) subordinada, o Centro de Guerra Acústica e Eletrônica da Marinha (CGAEM).

OPERAÇÕES ESPECIAIS

As OpEsp têm se apresentado como um excelente instrumento para o enfrentamento dos conflitos atuais, executando ações de reconhecimento especial, ações diretas e indiretas, além de possuir potencial de contribuir de forma relevante com as atividades de Inteligência e Operações de Informação. Nesse contexto, a crescente importância que as OpEsp vêm recebendo por parte de grandes potências mostra o acertado aumento da prioridade do tema por parte das Forças Armadas brasileiras.

Na estrutura organizacional do CoNavOpEsp foi constituído um Departamento de OpEsp, com a finalidade de manter estudos atualizados sobre o tema, assessorar o CoNavOpEsp nos aspectos relativos às OpEsp, constituir ou compor um Estado-Maior de uma Força de OpEsp conjunta, combinada ou singular, e planejar e coordenar a participação da MB nas operações,

adestramentos e exercícios conjuntos e combinados de OpEsp.

Para cumprir essas tarefas, o Departamento conta com duas divisões subordinadas, a Divisão de Comandos Anfíbios e a Divisão de Mergulhadores de Combate, e, caso necessário, particularmente para a composição das Forças-Tarefas de OpEsp, é previsto que receba militares de outras Unidades, especializados ou não. Destaca-se, também, que as Organizações de OpEsp da MB, o Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais (BtlOpEspFuzNav) e o Grupamento de Mergulhadores de Combate (GRUMEC), mesmo após a ativação do CoNavOpEsp, permaneceram subordinadas ao Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra e ao Comando da Força de Submarinos, respectivamente.

Desde sua ativação, o CoNavOpEsp vem se integrando aos adestramentos, exercícios e operações do Setor Operativo da MB. No âmbito singular, destaca-se sua participação no Adest

FER-FFE FORMOSA 2021, onde foi estabelecido o núcleo simulado de uma Força Conjunta de Operações Especiais (FCjOpEsp). Em exercícios de caráter multinacional, participou do *Combined Forces Special Operations Component Command* (CFSOCC) na Operação PANAMAX 2021, bem como vem construindo a participação da MB nos Exercícios FLINTLOCK, na costa oeste africana, desde 2020.

Em que pese sua relevante participação em atividades singulares e multinacionais, é no ambiente conjunto onde a OM oferece sua maior contribuição. No dia seguinte à sua ativação, o CoNavOpEsp já iniciava sua primeira atividade operativa, conduzindo o Adestramento Conjunto Específico de Salto Livre Operacional 2019. Desde então, ao longo de menos de três anos, a OM conduziu cinco adestramentos específicos abordando temas como Planejamento de OpEsp, Combate em Ambiente Confinado e Emprego de Helicópteros em apoio às OpEsp, bem como coordenou a participação das tropas de OpEsp da MB em outras oito atividades, sendo que mais quatro adestramentos dessa natureza serão executados até o fim de 2022.

Adentrando-se no espectro das operações reais, há de se salientar a colaboração no planejamento e na execução de Operações Conjuntas



Salto Livre Operacional Noturno em Adestramento Conjunto. Foto: Sd A. Soares / Força Aérea Brasileira

Ágata, em particular aquelas ocorridas nas faixas de fronteira da Amazônia e do sul do País, onde destacamentos de Forças e Grupos-Tarefas OpEsp, comandados pelo CoNavOpEsp, realizaram ações preventivas e repressivas contra ilícitos transnacionais.

Ainda coberto pelo escopo de sua missão, o CoNavOpEsp não se limita a atuar no nível tático. Possuindo em seus quadros pessoal habilitado em Cursos de Altos Estudos Militares, é capaz de nuclear a composição de Estados-Maiores Conjuntos operacionais e estratégicos, contribuindo para o alinhamento e a integração das OpEsp em todos os níveis decisórios.

OPERAÇÕES DE INFORMAÇÃO

Ainda que o termo Operações de Informação seja relativamente novo, elas sempre estiveram presentes nos conflitos, influenciando decisivamente sua condução e moldando o ambiente informacional.

Conforme prevê o EMA-335, Doutrina de Operações de Informação, seu conceito abrange



Adestramento Conjunto de Combate em Ambientes Confinados

a “influência de pessoas ou grupos hostis, neutros ou favoráveis, capazes de impactar positivamente ou negativamente o alcance dos objetivos políticos e militares, bem como comprometer o processo decisório dos oponentes ou potenciais oponentes, garantindo a integridade do nosso processo”. Para tal, é necessária uma eficiente coordenação do emprego das Capaci-

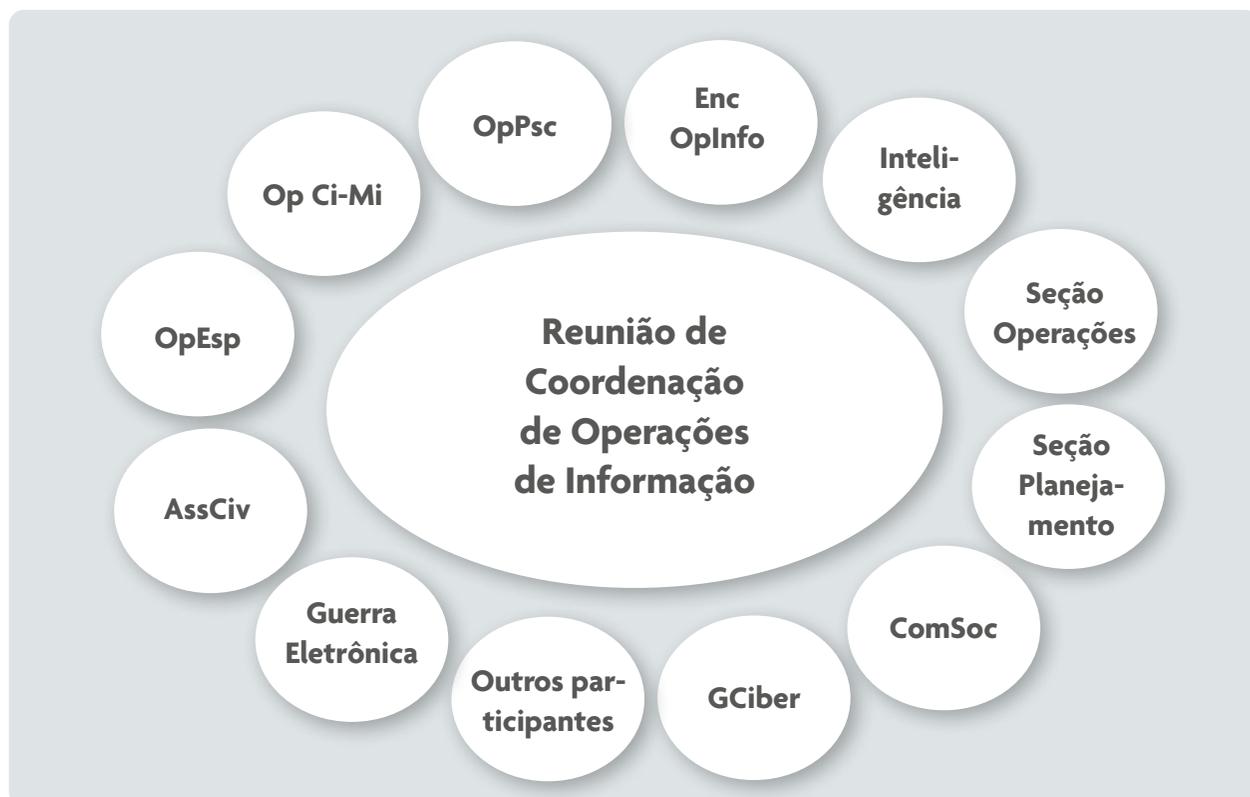
dades Relacionadas à Informação (CRI), destacando-se as OpPsc, as AGE, as AGA e as AGCiber, os Assuntos Civos (AssCiv) e a Comunicação Social (ComSoc), a fim de atingir o efeito desejado.

Em sua estrutura organizacional, o CoNavOpEsp conta com o Departamento de OpInfo, ao qual foram atribuídas as seguintes tarefas: assessorar o CoNavOpEsp nos aspectos relativos às OpInfo e planejar e coordenar a participação da MB nas operações, adestramentos e exercícios conjuntos que envolvam OpInfo, OpPsc, AGE, AGA e AGCiber, Produção de Informações e Relações Civas e Institucionais. O Comando ainda pode compor células de Operações de Informação, coordenando as CRI e assessorando, quanto ao tema, um Comandante de Teatro de Operações ou um Comandante de Força.

Há uma crescente importância atribuída às OpInfo nas Operações e Exercícios Conjuntos e Singulares, destacando-se a participação do CoNavOpEsp em OpInfo nas Operações Ágata, que combate os ilícitos transfronteiriços e ambientais, assegurando a soberania nacional, a lei

e a ordem; e na Operação Formosa, principal exercício do ciclo de adestramento da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE).

Existem oportunidades de melhorias para a Marinha do Brasil em OpInfo, particularmente na organização e na capacitação do pessoal e o CoNavOpEsp contribui nos estudos em andamento para o aperfeiçoamento desta área do conhecimento.



GUERRA CIBERNÉTICA

Na composição do Departamento de OpInfo, existe a Divisão de Guerra Cibernética que tem como tarefas: compor Forças-Tarefas de Guerra Cibernética, Singulares, Combinadas ou Conjuntas, quando determinado; conduzir AG-Ciber de caráter operativo no âmbito da MB, principalmente ações de exploração e ataque; desenvolver armas cibernéticas e procedimentos para realização de ações cibernéticas; atuar como elemento de ligação do Setor Operativo com o Comando de Defesa Cibernética; e planejar e conduzir os exercícios e adestramentos de Guerra Cibernética no âmbito da MB.

A exemplo do que ocorre com as OpEsp, o CoNavOpEsp lidera e participa de adestramentos, exercícios e operações com seu Comandante à frente de Forças-Tarefas de Guerra Cibernética, Singulares, Combinadas ou Conjuntas ou como Oficial Diretor do Exercício (ODE); e com seus oficiais e praças compondo Estados-Maiores ou equipes de organização.

Destacamos três Operações Cibernéticas conduzidas pelo CoNavOpEsp no âmbito da MB. As Operações de Contraposição às Ameaças Cibernéticas, com meios navais e de fuzileiros navais, conhecidas como Operação *Octopus* (Esquadra) / Operação *Alligator* (FFE); Operação *Cyber Securitas* envolvendo os Centros Locais de Tecnologia da Informação (CLTI)

dos Distritos Navais e de outras Organizações Militares; e, por fim, a Operação Baluarte, onde os recursos de proteção e segurança da Rede de Comunicações Interna da Marinha (RECIM) são testados, a fim de desenvolver resiliência cibernética frente às ações adversas. Ocorreram, ainda, várias participações em planejamentos e exercícios conjuntos nos níveis estratégico, operacional e tático sob a coordenação do Ministério da Defesa.

GUERRA ACÚSTICA E GUERRA ELETRÔNICA

O uso militar do espectro eletromagnético foi comprovado em vários conflitos na história recente. Esses conflitos reforçaram a importância de controle e utilização, de forma eficaz, do conjunto de emissões no cenário de interesses. A guerra atual considera o emprego da ampla faixa do espectro eletromagnético, englobando de rádio aos radares, dos interferidores às armas guiadas a laser, dos mísseis antirradiação até as munições guiadas com precisão, tendo como finalidade manter as superioridades tática, operacional e estratégica. Com isso, ao longo da História, a descoberta dos fenômenos eletromagnéticos e sua aplicação em sistemas de comunicação, a partir do século 19, surgiram como divisor de águas principalmente na esfera militar com o emprego científico do ambiente eletromagnético.



No início do século 20, diversos sistemas de comunicação e de acústica submarina foram introduzidos no campo de batalha. Diante desses novos recursos, estrategistas perceberam a necessidade de executar ações de inteligência e de contra-inteligência nos recém-estabelecidos ambientes eletromagnético e submarino, dando origem, respectivamente, àquilo que hoje é conhecido como Guerra Eletrônica e Guerra Acústica.

O CGAEM, OM subordinada, busca desenvolver a capacidade de Guerra Eletrônica (GE) e de Guerra Acústica (GA) na MB por meio de atividades de pesquisa, exercícios, cursos e adestramentos e participação nas Avaliações Operacionais de sistemas e equipamentos.

Com o propósito de contribuir para elevar a capacidade de Guerra Acústica e Eletrônica na Marinha, o CGAEM tem como principais tarefas:

- realizar a coleta, análise e disseminação de dados do espectro eletromagnético e ambiente acústico em apoio aos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais;
- conduzir os cursos, especial e básico, nas áreas de GA e GE, assim como apoiar e acompanhar os adestramentos e os exercícios de GE nos níveis operacional e tático;
- gerenciar bancos de dados, acústico e eletrônico; e
- coordenar a participação da MB em eventos afetos à GA e GE, promovendo a interoperabilidade entre Forças, intercâmbios com outras Marinhas e demais organizações.

AMEAÇAS HÍBRIDAS

A estrutura do CoNavOpEsp conta com uma assessoria de Ameaças Híbridas, que conduz estudos nos assuntos afetos ao tema, além de cooperar com os demais órgãos nacionais e internacionais, desenvolvendo resiliência e uma consciência situacional sobre o assunto.

A crescente preocupação dos países perante um novo quadro de ameaças, denominadas “ameaças híbridas”, proporcionado pela interconectividade e informatização da vida moderna, tem causado apreensão e debates, particularmente e em maior intensidade, por parte de países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) pelo impacto negativo que essas ameaças apresentam a países e organizações.

As ameaças híbridas empregam um leque



amplo de meios que atuam abaixo dos limites da detecção e da autoria, explorando, também, os limites da paz e da guerra. Elas visam influenciar o processo de tomada de decisão político e institucional, além de afetar os interesses estratégicos dos Estados. Empregam os múltiplos instrumentos de poder, buscando atingir as vulnerabilidades dos alvos, fazendo com que a compreensão e a capacidade de resposta a esses tipos de ameaças fiquem dificultadas.

CONCLUSÃO

A criação do CoNavOpEsp visou adequar a estrutura organizacional do Comando de Operações Navais para atender às demandas da MB e tem trazido inúmeras contribuições para o emprego do Poder Naval, particularmente no que se refere às OpEsp, às AGCiber, AGE e AGA, às OpInfo e ao combate às Ameaças Híbridas.

Este artigo procurou mostrar um pouco da história do CoNavOpEsp. Seu modo de emprego é um assunto que não pode ser esgotado, sendo matéria de constante atualização. A decisão para a criação desta OM, até o momento, tem se mostrado acertada. A capacidade de atuar em diversas áreas de forma sinérgica é um fator de força desta Organização, pois atrela a atuação de tropas com diferentes especializações, em diferentes espectros, mas em consonância com o estado final desejado do Comandante da Operação.

O Comando Naval de Operações Especiais contribui para que a MB aumente sua capacidade de moldar o ambiente operacional. ■

* Contra-Almirante (FN), Comandante Naval de Operações Especiais

Fragata "Defensora" em ação de presença em área de plataforma de petróleo. À direita, o Navio-Aeródromo Multipropósito "Atlântico"

Fotos: Marinha do Brasil

BRASIL MARÍTIMO: TRIPLO IMPERATIVO ESTRATÉGICO

Versão resumida do artigo publicado originalmente na Revista Segurança & Defesa, edição nº 146, de 2022.

O Brasil começou pelo mar, e, desde então, o peso específico dos nossos ativos e interesses marítimos cresce continuamente, como veremos. Se descurarmos do desenvolvimento e da proteção de nossas potencialidades marítimas, corremos o risco de sermos um eterno “País do futuro”, suscetível aos interesses de outras nações estrategicamente ativas, a condicionar o nosso presente.

Luciano Ponce Carvalho Judice*

Assim, no contexto atual de “paz nuclear” – que não evitou a Guerra da Ucrânia, uma disputa clausewitziana Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) vs Federação Russa, com reflexos mundiais –, este artigo visa estimular o pensamento nacional para a promoção do desenvolvimento proporcional de nossas potencialidades e interesses no mar, isto é, do Brasil Marítimo. Assumir essa postura estratégica consiste em um triplo imperativo: pela essencialidade para a nossa sobrevivência; para a prosperidade de nossa sociedade e pelas vulnerabilidades que demandam uma defesa marítima de amplo espectro, eficiente e aprofundada.

SOBREVIVÊNCIA

Duas expressões do Poder Marítimo, perceptíveis desde o início da nossa civilização, são a defesa e intercomunicação marítimas. Nesse sentido, o Almirante estadunidense Mahan, teórico que postulou o conceito de Poder Marí-



timo no final do século 21, pontuou que Marinhas de comércio e de guerra se influenciam mutuamente, e a prosperidade de uma induz o fortalecimento da outra.

Na navegação de longo curso, empresas de navegação ancoradas nacionalmente são imprescindíveis. Vale citar aqui o fato recente de que uma das maiores Companhias de Navios Porta-contêineres do mundo, a MSC, anunciou a interrupção de operações na América do Sul e no Brasil – as razões alegadas seriam a violação das cargas sob sua responsabilidade nos portos para efeito de tráfico de drogas. O Brasil foi detentor de uma das maiores Marinhas Mercantes do mundo no passado, sob a inspiração de patriotas empreendedores como o Barão de Mauá e o Almirante Artur Silveira da Motta, o Barão

de Jaceguai. Por que não voltar a sê-lo?

Além da intercomunicação, a função de exploração do Poder Marítimo despontou mais nitidamente a partir da segunda metade do século 20, com o desenvolvimento da extração de hidrocarbonetos *offshore*, isto é, no mar, atividade na qual o Brasil é líder mundial. Se dependíamos das vias marítimas para obter insumos dos quais não somos autossuficientes, com a produção de caráter energético compreendemos porque, ontem, hoje e sempre, somos um Brasil cada vez mais marítimo.

Não é à toa que a grande aliança militar ocidental, a OTAN, detém o conceito de Segurança Energética, definido pela primeira vez em evento de cúpula daquela Organização em Bucareste (2008), inclusive para reduzir a vulnerabilidade de seus Estados-membros ao uso político da energia, agora em maior evidência por parte da Federação Russa, como reação às sanções comerciais e financeiras do Ocidente.

No Brasil, praticamente 45% da oferta interna de energia derivam de hidrocarbonetos, sendo 33,1% de petróleo e derivados e 11,8% de gás natural. Se ponderarmos esse percentual com os dados disponíveis do último boletim mensal de produção da Agência Nacional do Petróleo (ANP) – em janeiro de 2022, os campos marítimos foram responsáveis por 97,2% e 87,3% do petróleo e gás natural produzidos no País –, entendemos que a riqueza da Amazônia Azul responde pelo fornecimento de quase metade da energia ofertada no Brasil, e é necessária à nossa sobrevivência.

Vale lembrar que, no início de fevereiro de 2022, a Comissão Europeia declarou, em uma nova taxonomia, que o gás e a energia nuclear passaram a ser considerados fontes energéticas “verdes”, ou seja, climaticamente neutras. Adotando essa mesma “régua”, o Brasil, líder no uso

Repartição da Oferta Interna de Energia (OIE) 2020



Considerando os números do Balanço Energético Nacional 2021, dispostos no quadro, e que 97% do petróleo e 87% do gás natural advêm de campos marítimos (dados da ANP), temos que quase metade da energia produzida no Brasil provém do mar

Fonte: EPE

**O Navio Mercante Panamax "Anita Garibaldi",
da Transpetro, subsidiária da Petrobras**

Foto: Transpetro



de fontes renováveis em sua matriz energética – com 48,4 % do total, em face de 13,8% apurado no mundo e 11,8% nos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)–, atingiria mais de 60% de “energias verdes” em sua matriz.

PROSPERIDADE

Realçemos o papel histórico da Marinha do Brasil (MB) – braço militar do Brasil Marítimo –, como bastião da “maritimidade” nacional, pela sua importante contribuição para a organização da pesca no País, cuja continuidade de esforços demanda um processo de conscientização estratégica a ser cultivado em toda a sociedade brasileira. Assim, no início do século passado, a MB planejava a missão do Cruzador “Bonifácio” (1919-1923), a percorrer todo o litoral brasileiro. Navio comandado pelo Capitão de Fragata Frederico Vilar, o qual organizou os pescadores em colônias, buscando integrar esses tradicionais homens do mar ao esforço nacional.

Convém lembrar ainda que uma Marinha Mercante é um item crítico para o funcionamento do País, considerando que, no caso brasileiro, 95% do nosso comércio internacional é realizado por vias marítimas. Nesse sentido, as despesas anuais de bilhões de reais de fretes pagos às empresas de navegação internacionais impactam o resultado do balanço de pagamentos do Brasil frente ao exterior. Por outro lado, poderiam reverter em receitas ao País, na medida em que procurássemos atingir um razoável percentual de nacionalização de nosso tráfego marítimo internacional. É digno de nota mencionar que o modal de transporte marítimo apresenta o menor custo logístico a distâncias inter-regionais, de forma que merece ser desenvolvido em sua plenitude.

Ademais, além do tradicional uso do mar

A imagem à direita nos remete ao fato de que a MB deu sua contribuição, no início do século 20, para organizar a atividade de pesca no País, por meio de colônias de pescadores

Foto: Conselho Municipal do Desenvolvimento da Pesca e Aquicultura de Itajaí



como meio de transporte e da pesca, hoje apresentam-se novas perspectivas de usufruto sustentável da Amazônia Azul. Essa riqueza tem se manifestado na exploração de hidrocarbonetos *offshore*, que, pela relevância dos recursos obtidos, evidencia a acentuada dependência do Poder Energético nacional ao Brasil Marítimo. Essa expressão básica de poder dependeria de três requisitos: consciência estratégica; insumos energéticos – uma fragilidade evidenciada em países como a Alemanha e o Japão, aliás, desde a Segunda Guerra Mundial (2ª GM) – e capacitação tecnológica. Temos competência tecnológica e insumos energéticos, cabendo realçar a necessidade de acurar a nossa visão estratégica, que deve incluir nosso patrimônio marítimo.

Nesse sentido, vale refletir sobre o que se ouve com frequência na mídia contemporânea: o petróleo perderia o seu valor em pouco tempo devido a um rápido processo de substituição pelas fontes renováveis. Por que então o petróleo tipo *Brent* ultrapassou US\$100 por barril, impulsionado pela Guerra da Ucrânia? Vale nos perguntarmos: se o ciclo do carvão não acabou, tendo o ciclo do petróleo iniciado há mais de século, por que este último acabaria, justo agora que a Europa considera o gás, extraído frequen-

temente em associação ao primeiro hidrocarboneto, como "energia verde"?

O fato é que a Secretária de Energia dos EUA, Jennifer Gramholm, recentemente solicitou ao Brasil o aumento da produção de petróleo e gás, que atualmente ultrapassa a ordem de três milhões de barris de óleo equivalente – unidade de medida que combina a produção de óleo e de gás –, o que é possível devido à existência de “mega campos” marítimos do Pré-sal. Nas Américas, e portanto fora da Eurásia historicamente conflagrada, a produção do Polígono do Pré-sal da Amazônia Azul, devido aos grandes volumes extraídos por poço e pelos sucessivos incrementos tecnológicos obtidos nas águas profundas – cujas reservas recuperáveis foram estimadas em mais de 170 bilhões de barris de petróleo, conforme estudos do Prof. Dr. Cleveland Jones, quase um “Irã” de petróleo –, possui um *lifting cost* (custo de produção) bem inferior ao do óleo derivado do xisto betuminoso do Canadá, do petróleo pesado da Venezuela, e mesmo do *shale oil* dos EUA extraído em terra.

A reclassificação das “energias limpas” pela Comunidade Europeia também nos leva a refletir sobre o modesto percentual de contribuição da energia nuclear na matriz nacional, correspondendo a apenas 1,3% de nossa oferta de energia interna. Daí decorre que é oportuna a contribuição da MB no desenvolvimento da matriz nuclear brasileira, pela possibilidade de uso dual de seu Programa Nuclear.

Assim, em um contexto em que o Brasil vem se afirmando como uma potência energética “extra-Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)”, há uma clara oportunidade de a Petrobras reinvestir parte de seus lucros em energia nuclear, fonte estável e “limpa”, como a própria Comissão Europeia acaba de reconhecer. Em um movimento análogo ao que os EUA fizeram na segunda metade do século passado, inspirando-nos no projeto da arma submarina com propulsão nuclear, capitaneado pelo Almirante estadunidense Rickover, transposto para aplicações civis, é oportuna uma aliança estratégica e mobilizadora

entre a MB e a Petrobras. A empresa tem capital e pendor para investir em energia, e a Marinha tem um exitoso Projeto Nuclear autóctone de geração nucleoeleétrica para propulsão de submarinos, à disposição das demais necessidades estratégicas do Brasil.

Tomemos o exemplo motivador da reação da França à crise do petróleo de 1973, que, em quinze anos, elevou a proporção de eletricidade gerada a partir de usinas nucleares de 7% (1975) para 75% (1990). É digno de nota que a França tem os preços de eletricidade mais baixos dentre os países da Europa Ocidental, cerca de 40% inferiores aos da Alemanha, líder em energia eólica e solar, fontes de baixa densidade energética. Por contraste, a Alemanha encontra-se em um dilema, consoante sua decisão de desativar sua última usina nuclear no corrente ano, sendo uma costumaz importadora de energia elétrica da Europa, sem esquecer do gás russo, em meio à Guerra da Ucrânia – a Bélgica acaba de anunciar que postergou em dez anos o abandono da energia nuclear.

VULNERABILIDADE

Ativos marítimos dispostos em águas internacionais são alvos fáceis e suscetíveis ao princípio da polaridade – brevemente mencionado, mas não desenvolvido por Clausewitz –, que acabou por provocar a perda de 42 navios mercantes e milhares de homens do mar brasileiros na 2ª GM, em sua versão indireta. Na polarização direta, temos a dinâmica de “duelo”, em que os contendores aplicam a força sobre os adversários predefinidos. Na sutil polarização indireta, se dá uma dinâmica em que um ator faz um movimento em que indiretamente impacta os objetivos de outrem, até que este reage, provocando um efeito “cabo de guerra”. Nessa lógica conflitiva, não éramos inimigos das potências do Eixo à época, mas nossos produtos exportados por via marítima foram considerados alvos militares pelos alemães, e incluídos em sua campanha submarina ampliada.

Hoje, a internacionali-



Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul: estações fixas de Automatic Identification System (AIS)

Foto: Marinha do Brasil

Amazônia Azul: região marítima, de extensão comparável à Amazônia Verde, compreende uma faixa que pode chegar, no prolongamento do subsolo marinho, até 350 milhas náuticas da costa – na qual o Brasil, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar, possui direitos soberanos patrimoniais de exploração e usufruto econômico – Foto: Marinha do Brasil

zação dos navios, tripulações, cargas, seguros e resseguros que trafegam por nossos portos sugere a cooperação internacional no provimento da segurança marítima desse tráfego, mas em nossa Amazônia Azul, a responsabilidade defensiva primária por essa ação é do Brasil.

O setor *offshore* nacional também requer atenção. Sabemos que mais de três quartos da produção de hidrocarbonetos do Brasil provêm do Polígono do Pré-sal – área estratégica definida na Lei nº 12.351/13, devido às grandes reservas nela contidas, associadas ao baixo custo de produção. Somente no Campo de Tupi, situado na Bacia de Santos do Pré-sal, a 300 km da costa, são extraídos um terço dos hidrocarbonetos do Brasil, em cerca de uma dezena de Unidades Estacionárias de Produção (UEP). Se a produção do Pré-sal for direcionada preponderantemente para uma grande potência, é plausível que a potência antagonista preveja em seus planos considerar nossas infraestruturas *offshore* como objetivos militares, contribuintes do esforço de guerra oponente.

Recorrendo à História, vale observar o entorno geopolítico da Ucrânia atualmente conflagrada, que forneceu facções que lutaram ao lado dos nazistas alemães na 2ª GM, lembrando que ativos energéticos situados no Cáucaso e na Romênia condicionaram o desenrolar daquele grande conflito. Segundo historiadores contemporâneos, a conquista de Stalingrado não era



um troféu político, mas sim uma tentativa de garantir proteção do flanco para avanço até o precioso petróleo do Cáucaso, enquanto se tentava cortar o fluxo energético via Rio Volga para as forças russas. Numa fase posterior de ofensiva soviética, entre setembro e outubro de 1944, foram os russos que partiram para a tomada de Ploesti, na Romênia, cidade que concentrava o principal polo de produção e refino de petróleo. A partir dali a derrota alemã estaria definida, mesmo com razoável capacidade de produção industrial subterrânea. Citemos ainda duas operações alemãs frustradas em que a falta de combustível ficou patente, na 2ª GM: tentativa, pelo Marechal Von Manstein, de rompimento do cerco dos trezentos mil homens do VI Exército de Paulus em Stalingrado, e as contraofensivas alemãs nas Ardenas e na Polônia no final da guerra, com escasso apoio aerotático da *Luftwaffe* alemã.

O exemplo histórico citado ocorreu em tempo de guerra, mas nos remete às ameaças e desafios de toda ordem, não só estatais, que podem acometer os nossos ativos e infraestruturas marítimas críticas nos tempos de “Paz Híbrida” que vivemos.

Nesse sentido, um atentado a uma infraestrutura altamente inflamável do Pré-sal pode interromper uma produção marítima, o que, numa



À esquerda, Laboratório de Geração Nucleoelétrica de Aramar-SP, em consecução ao Programa Nuclear da Marinha, com evidente potencial de emprego para geração elétrica urbana, em prol do desenvolvimento do País.

Foto: Marinha do Brasil

conta rápida, com o barril do petróleo custando mais de cem dólares, pode chegar em poucos dias a superar bilhões de reais de perda de faturamento sendo que, em torno, 30% das receitas são participações governamentais. Agrava o fato de que não temos estoques estratégicos de hidrocarbonetos no País – embora um Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis esteja previsto em lei desde 1991, a partir da crise provocada pela primeira Guerra do Golfo. Motivações para atentados podem ser híbridas, por ganhos econômicos – fazendo disparar o seguro e o resseguro do setor *offshore*, além do preço internacional da commodity –, interesses estatais, ideológicos, criminosos, quicá acumulados.

Em 30 de dezembro de 2013, a MB recebeu a notícia de suspeita de uma bomba em uma plataforma de petróleo localizada na Bacia de Campos, a 230 quilômetros de Macaé (RJ). Foram mobilizadas três embarcações, helicópteros e centenas de militares, além de agentes das Polícias Federal e Civil do RJ. O alarme era falso, e a interrupção das atividades da plataforma durou pouco tempo, mas esse incidente nos leva a refletir sobre as vulnerabilidades das infraestruturas críticas da Amazônia Azul.

Mais recentemente, ocorreu um grande vazamento de óleo que atingiu inicialmente a costa brasileira e deixou reflexos negativos até o ano de 2020. Esse incidente correspondeu a um crime ambiental continuado no tempo, que em sua extensão máxima atingiu mais de 130 municípios em nove estados da Região Nordeste, além do Espírito Santo e do Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: ACREDITANDO NO BRASIL MARÍTIMO

Em adição a características como a pujança do nosso agronegócio, que levaram, por exemplo, o Almirante Caminha, no início dos anos 80 do Século 20, a alinhar o Brasil entre potências terrestres, como a França e a Rússia, a maritimidade brasileira é cada vez mais marcante, o que demanda renovar nossa visão estratégica.

A História nos recorda que nosso tráfego marítimo foi atacado no passado e, hoje, ativos energéticos são objetos de interesse e cobiça internacional, fato evidenciado com a guerra em curso na Ucrânia. Nesse sentido, mencionamos o insucesso da Alemanha na 2ª GM e seu dilema energético atual nesse conflito, fazendo um paralelo com as potencialidades e vulnerabilidades do Brasil Marítimo.

A Estratégia nos ensina que o pensamento

soberano deve preceder e informar a configuração de meios, a qual, ao seu turno, orienta os sistemas de aquisição de Defesa. Assim, para inspirar nosso pensamento voltado para ações estratégicas decorrentes, convém reavivar nossa mentalidade marítima. Essa deve ser entendida como o “grau de conscientização da sociedade e decisores governamentais sobre a importância do Poder Marítimo e de seus elementos constituintes, bem como o sentimento de pertencimento dos homens e mulheres à comunidade marítima brasileira, cuja interação sinérgica favorece a ampliação desse Poder em prol dos interesses nacionais” (PEM 2040).

O sentimento de pertencimento se desenvolve no plano da sociedade brasileira, de onde emergem renovadas forças vivas do Poder Marítimo, como trabalhadores de diversas especialidades que apoiam a operação dos Navios-Plataforma do setor *offshore* brasileiro – mais 23 mil homens do mar, extra rol de equipagem, recentemente enquadrados como marítimos por força da Convenção Internacional do Trabalho Marítimo (CTM 2006), ratificada e promulgada recentemente pelo Brasil –, em acréscimo aos tradicionais marinheiros, oficiais e praças, ligados ao transporte marítimo, reservistas da Marinha do Brasil.

Como exemplo prático da instrumentalidade da mentalidade marítima, inafastável da segurança e defesa do Brasil, em apoio às decisões governamentais, poderíamos citar a indução do aperfeiçoamento da legislação do Regime de Partilha aplicado às reservas de hidrocarbonetos do Pré-sal. Se, de um lado, visou-se ao incremento da arrecadação do País, de outro, suprimiu-se a parcela de *royalties* destinada à MB para provimento da necessidade de proteção marítima — uma necessidade triplamente imperiosa, como vimos, e que poderia financiar o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

Enfim, no ano do Bicentenário de nossa Independência, avaliamos ser oportuno tecer essas breves linhas, que não esgotam toda uma gama de atividades e necessidades de proteção e zoneamento espacial marinho. Dos esportes a velejo e a remo às estratégicas reservas do Pré-sal e às grandes bacias ribeirinhas, somos um País, ontem, hoje e sempre, inexoravelmente conectado ao mundo pelo mar e hidrovias. Acreditemos no Brasil Marítimo. ■

* Capitão de Mar e Guerra, membro da Associação Brasileira de Estudos de Defesa

SISTEMAS DE MONITORAMENTO DE EMBARCAÇÕES

nas áreas marítimas dos portos organizados pela
Companhia Docas do Rio de Janeiro

Marcelo Santiago Villas-Bôas^{*1}

Barbara Silva Costa^{*2}

Paulo Victor da Silva Costa^{*3}

Roberta Bonturi Nobrega de Oliveira^{*4}

Rodrigo Albuquerque Costa^{*5}

Segundo as Normas da Autoridade Marítima para Serviços de Tráfego de Embarcações (NORMAM 26 – 5ª revisão), da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), existem três níveis de Sistemas de Monitoramento de Embarcações, conforme ilustrado na página ao lado e detalhado a seguir:

1º NÍVEL – LOCAL PORT SERVICES (LPS)

Os LPS têm como finalidade o aprimoramento da coordenação dos serviços portuários através de informações voltadas para a gestão do porto, uma vez que sua implementação não tem padrões internacionais definidos e não precisa ser autorizada pela Autoridade Marítima (AM), no caso a Marinha do Brasil (MB). Para a efetivação deste serviço é impor-

tante definir o nível de competência desejada e os equipamentos necessários. Tal decisão cabe à Autoridade Portuária (AP) e pode servir como uma alternativa mais econômica a um Serviço de Tráfego de Embarcações (*Vessel Traffic Service - VTS*).

Quando comparados a um VTS, 2º nível de monitoramento, os LPS apresentam algumas diferenças importantes a serem ressaltadas: possuem uma menor abrangência no treinamento para os operadores do sistema; não há obrigatoriedade na geração e gravação de imagens do tráfego das embarcações; não necessitam ter capacidade ou meios para responder ao desenvolvimento de situações de trânsito e nem interagir com o tráfego marítimo; e seus objetivos são voltados para o atendimento às necessidades locais do porto.



NÍVEIS DOS SISTEMAS DE MONITORAMENTO DE EMBARCAÇÕES

(NORMAM 26 - DHN - 5ª REVISÃO)



2º NÍVEL – VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS)

Os VTS são ferramentas de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitoramento ativo do tráfego aquaviário em tempo real, tendo como propósito: prover segurança à navegação; aumentar a eficiência do tráfego aquaviário; auxiliar a prevenção de poluição no mar; proteger as comunidades e infraestruturas portuárias; acompanhar as condições ambientais, meteorológicas e hidrológicas; e fazer cumprir padrões marítimos internacionais, na sua área de responsabilidade, chamada “Área de Cobertura do VTS”.

De acordo com a NORMAM 26/DHN, um VTS deve ser implementado por uma autoridade competente e projetado de forma a incrementar os serviços prestados por um LPS, tal como apoiar a proteção do meio ambiente. No Brasil, a autoridade que trata essa resolução é a Autoridade Marítima, representada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN. Nesse sentido, a DHN busca avaliar e zelar pelos princípios e disposições gerais para que os usuários atendam aos padrões contidos nas normativas internacionais e nacionais, visto o elevado custo de implementação de um VTS.

Os projetos de VTS, obrigatoriamente, devem possuir os seguintes sensores que cubram sua área de cobertura: radar(es); Sistema de Identificação Automática de embarcações (AIS); câmeras ópticas (*daylight*) e termais; sensores meteo-oceanográficos; rádio de comunicação em VHF; e radiogoniômetros (equipamento utilizado para detecção da posição e direção de embarcações por meio de sinais radioelétricos). Além disso, utiliza-se um *software* integrador

para apresentar os dados gerados pelos equipamentos aos operadores, em um Centro de Controle e Operação, processados em um datacenter local ou em nuvem.

3º NÍVEL – VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT AND INFORMATION SYSTEM (VTMIS)

Os Sistemas de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações - VTMIS são uma ampliação dos VTS, na forma de um Sistema Integrado de Vigilância Marítima, os quais permitem acesso a subsistemas e o compartilhamento de dados do VTS, de forma a melhorar a efetividade das operações afetas às atividades marítimas e/ou portuárias como um todo.

Assim sendo, os VTMIS incorporam outras camadas de informação, tais como:

- sistemas de gerenciamento de carga e da propriedade em geral;
- controle de quarentena e de alfândega;
- apoio às operações da Polícia Marítima;
- sistema de cobrança de taxas portuárias e de apoio à praticagem; e
- sistemas de gerenciamento das operações do porto e da segurança portuária.

Os VTMIS asseguram uma redução dos riscos de ocorrência de incidentes nas operações portuárias, principalmente na área operacional marítima, além de possuírem como uma de suas funções primárias a busca pela melhora na eficiência da movimentação de cargas, na otimização dos recursos e da infraestrutura do porto e na organização do tráfego aquaviário na área portuária, canais de acesso e fundeadouros.

CAPACIDADES DE UM VTMISS

Um VTMISS possui a capacidade de assegurar as seguintes informações, sem a estas se limitar:

- monitoração do comportamento do tráfego aquaviário dentro da Área de Cobertura;
- comunicação com as embarcações que ingressem na Área de Cobertura;
- informação da condição do meio ambiente na Área de Cobertura;
- comunicação com os serviços aliados e outros sistemas de informação;
- conexão com todos os seus subsistemas;
- integração com os demais sistemas existentes;
- armazenagem das informações sobre a movimentação de embarcações, incidentes e calamidades ocorridos na Área de Cobertura;
- previsão das embarcações que irão operar no porto;
- apoio ao fluxo de informações sobre carga e descarga;
- disponibilidade de berços;
- capacidade de propor ações de mitigação das consequências de acidente ambiental na Área de Cobertura, a partir da simulação da evolução do deslocamento de derramamento de óleo e/ou nuvens tóxicas;
- posição das embarcações nas áreas de espera e fundeadouros;
- posição das embarcações nos berços; e
- navios trafegando pela sua Área de Cobertura.

A IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE VTMISS PELA COMPANHIA DOCAS DO RJ (CDRJ)

Fruto de decisão gerencial, a implementação de Projetos de VTMISS nos Portos do Rio de Janeiro/Niterói e em Itaguaí foi dividida em três etapas, à luz da NORMAM 26/DHN.

1ª Etapa: ativação de LPS – em curso

- Centro de Controle e Operação (em operação parcial);
- Rádio de Comunicação Marítima em VHF (em operação);
- Sistema de Identificação Automática de embarcações - AIS (em operação parcial);
- Sistema de Vigilância Eletrônica Aquaviária (CFTV Aquaviário), através de câmeras ópticas e termais (a serem instaladas); e
- Sistema de Processamento, Gerenciamento e Apresentação de Dados (atualmente a CDRJ emprega o software “Sistema de Tráfego Aquaviário” – STAQ, da empresa CASH).

2ª Etapa: ativação de VTS

As ações para implantação de um VTS na Companhia Docas do Rio de Janeiro consistem em:

- ativação do Centro de Controle e Operação – CCO, em definitivo;
- instalação de radares de vigilância costeira nas estações remotas de monitoramento;
- aquisição e instalação de câmeras móveis e fixas de CFTV, de médio e longo alcance, com capacidade de imageamento térmico e óptico, dotadas com sistema próprio de gerenciamento de imagens;
- instalação nas estações remotas de monitoramento, de torres metálicas e sistema de transmissão de dados via rádio enlace em micro-ondas;
- utilização da banda de rádio móvel marítimo em VHF para troca de mensagens entre as embarcações e entre embarcações e estações costeiras portuárias através da tecnologia VDES (VHF *Data Exchange System*); e

- instalação de sistema integrador de dados oriundos dos subsistemas radar, AIS, CFTV e outros, para processamento, gerenciamento e apresentação desses dados ao operador do CCO.

3ª Etapa: ativação de VTMISS

Nesta etapa, haverá a integração do VTS aos programas (*softwares*) de gerenciamento dos portos, tais como o Porto sem Papel (PSP), Supervia de Dados e SIGEP, além do ReDRAFT (*software* usado para cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha - FDAQ) e do Sistema de Gestão Portuária (SIGPORT), ambos em fase de implantação, e outros sistemas afins.

Ainda que um LPS tenha como opcionais os radares, as câmeras de CFTV e os sensores ambientais (meteorológicos e oceanógrafos), foi decidido agregar as seguintes camadas de informação:

- sensores meteo-oceanográficos, com a implantação de um Subsistema de Monitoramento Ambiental (SMA) da Baía de Guanabara;
- estações base de AIS, com geração de boias virtuais para aumentar a segurança da navegação;
- imagens das câmeras de CFTV do tipo *daylight* e termais; e
- vídeo de um radar da Marinha do Brasil (MB), que já se encontra operacional.

Em busca de uma maior eficiência, os projetos de implantação dos VTMISS ganharam um forte impulso após 2019 graças a um Convênio firmado com a Marinha do Brasil que permitirá à CDRJ a utilização de sítios militares como estações remotas do VTMISS, haja vista que a MB estará, também, utilizando os dados gerados pelos equipamentos do LPS no seu sistema de monitoramento e de vigilância da costa brasileira denominado “Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul” – SisGAAZ, também em fase de implantação.

Somado a isso, os projetos foram elaborados de modo a apresentar alguns diferenciais:

- parcerias firmadas com a Academia permitirão que as comunidades marítima e científica tenham acesso a dados meteo-oceanográficos e a previsões climatológicas de até sete dias;
- implantação de forma faseado do VTMISS,

sendo que já na 1ª fase (implantação dos LPS) serão compartilhados com a MB dados de radares de vigilância marítima costeira acoplados a câmeras ópticas e térmicas;

- está prevista a utilização de Estações Base de AIS com a nova tecnologia VHF *Data Exchange System* (VDES), a fim de permitir a integração do VTMISS da CDRJ com o projeto do *E-Navigation* ⁽¹⁾, ora em desenvolvimento pela MB; e
- a implantação de um moderno Subsistema de Monitoramento Ambiental, dotado de sensores meteo-oceanográficos a serem instalados ao redor da Baía de Guanabara, permitirá a implantação do *software* ReDRAFT® para cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ), com vistas ao trânsito seguro e em maiores janelas operacionais de navios com calado crítico.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, verifica-se que os projetos de VTMISS da CDRJ estão marcados pela aquisição, instalação e integração de diversos equipamentos de alta complexidade tecnológica e pelo levantamento de dados meteo-oceanográficos em tempo real. O VTMISS ficará permanentemente guarnecido e capacitado a acompanhar, identificar e visualizar o tráfego aquaviário na sua área de responsabilidade, de modo a considerar todos os fatores que o influenciam. Tem, ainda, como finalidade prover respostas imediatas às diversas ocorrências que possam interferir nos parâmetros estabelecidos para a navegação, com vistas a melhorar a eficiência das atividades operacionais ligadas ao tráfego aquaviário, bem como evitar ou minimizar a ocorrência de situações indesejáveis, de crise e de riscos, ao prever situações que envolvam embarcações que trafeguem nos Portos Organizados administrados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro. ■

NOTA

(1) *E-Navigation*: Integração, troca, apresentação e análise de informações marítimas a bordo e em terra por meios eletrônicos para melhorar a navegação de atracação e serviços relacionados de segurança e proteção no mar e proteção do ambiente marinho (IMO, 2021).

*1 Capitão de Mar e Guerra (RM1), Gestor de VTMISS na Companhia Docas do Rio de Janeiro

*2 Graduanda em Oceanografia pela UFSC

*3 *4 *5 Graduandos em Oceanografia pela UERJ

CONCURSO

ALMIRANTE PAULO MOREIRA DA SILVA

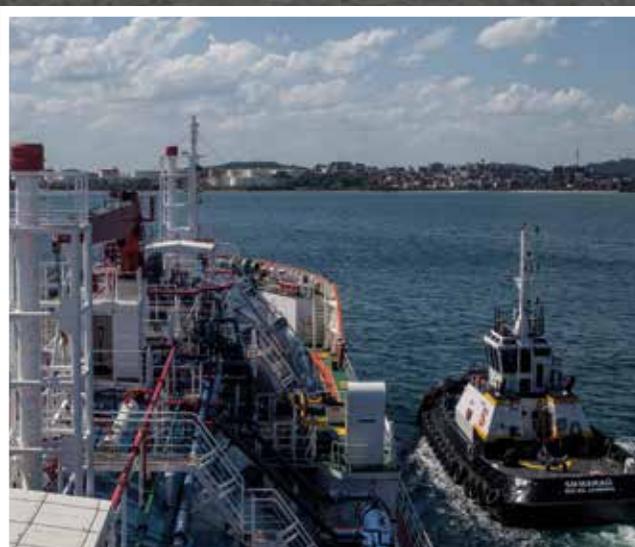
Este artigo é uma síntese do trabalho produzido pelo vencedor do Concurso Almirante Paulo Moreira da Silva 2022, realizado pelo Clube Naval para alunos de graduação e pós-graduação de instituições de ensino brasileiras reconhecidas pelo Ministério da Educação.

Serviço de PRATICAGEM NO BRASIL

Regulação econômica do monopólio e busca do equilíbrio de mercado

Carlos Wellington Leite de Almeida*

A relevância do serviço de praticagem no cenário econômico brasileiro ganha espaço desde a edição da Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar), com debate fortemente vinculado ao chamado “Custo Brasil”. O transporte marítimo é essencial ao desenvolvimento econômico e social do Brasil e chama a atenção dos principais órgãos públicos. Desperta a discussão quanto à conveniência e à oportunidade de se estabelecer uma regulação de natureza econômica do serviço de praticagem, em paralelo à regulação técnica, mediante a introdução de mudanças na Lei nº 9.537/1997, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta). A atuação do Governo Federal, do Congresso Nacional, do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é intensa a esse respeito.



CONGRESSO NACIONAL E TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Diferentes projetos acerca da regulação do serviço de praticagem tramitam hoje no Congresso Nacional, no âmbito de suas comissões especializadas. Três deles, em especial, traduzem as duas linhas de entendimento principais

Foto: Conapra

Foto: Conapra / Gustavo Stephan

acerca do tema: os Projetos de Lei nºs 757/2022, 4.392/2020 e 1.565/2019. Os dois primeiros propõem estabelecer a regulação econômica do serviço de praticagem, ao lado da regulação técnica, já exercida pela Autoridade Marítima. O terceiro propõe manter a situação atual, com a regulação vigente e sem regulação econômica.

O TCU realizou auditoria operacional específica, voltada para a regulação do serviço de praticagem. O trabalho teve o mérito de identificar, inequivocamente, a prestação de serviço de praticagem do Brasil em regime de monopólio, sem que haja qualquer instituição encarregada de sua regulação econômica e dos efeitos indesejados que advêm naturalmente de um mercado de concorrência imperfeita.

A regulação econômica do serviço de praticagem, uma vez estabelecida, seria confiada à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), pois, no rearranjo institucional da referida agência reguladora, a Lei nº 12.815/2013 e a Lei nº 13.848/2019, em seu conjunto, já lhe teria fixado o desafio institucional de expandir a atividade portuária por meio do incentivo à participação do setor privado, com seus investimentos. Especialmente vocacionada para a atividade regulatória, a agência trataria da regulação econômica do serviço de praticagem.

PAPEL DA ANTAQ NA REGULAÇÃO ECONÔMICA

Apesar de sua reconhecida excelência, a regulação técnica do serviço de praticagem, exercida pela Autoridade Marítima, não é voltada para garantir o equilíbrio no mercado de praticagem. As condições de negociação, desfavoráveis aos tomadores do serviço, geram um injustificado poder de mercado das entidades de praticagem, que têm condições de impor preços aos armadores e empresas de navegação, sem uma equilibrada negociação.

Dois seriam os papéis principais da Antaq nesse contexto. Primeiro, atuaria de forma permanente na regulação econômica do serviço de praticagem, substituindo a interferência apenas eventual e restrita da Autoridade Marítima, fundamentada na Lesta, por outra com adequada expertise profissional e o estabelecimento de um apropriado marco regulatório. Segundo, a agência atuaria como árbitro imparcial nas discussões entre prestadores e tomadores do serviço. O desempenho desses papéis resultaria no desejado equilíbrio de mercado na prestação do serviço de praticagem.

ARGUMENTOS A FAVOR DA REGULAÇÃO ECONÔMICA

Argumentos a favor da regulação econômica gravitam, em geral, ao redor da ideia de que há um monopólio no exercício da atividade, o qual demanda regulação. Esse monopólio distorce as relações entre os agentes econômicos, gerando injustificado poder de mercado em favor das entidades de praticagem, ambiente propício à prática de preços indevidamente mais elevados. Atinge, dessa forma, a cadeia logística do transporte aquaviário, prejudicando o desenvolvimento econômico nacional, pela elevação do chamado “Custo Brasil”.

Tendo como ideia central esse monopólio na prestação do serviço de praticagem, desenvolvem-se outros argumentos a favor da regulação econômica, quais sejam:

- reforço ao monopólio em razão da escala de rodízio única;
- necessidade do árbitro imparcial;
- preços elevados e impacto no “Custo Brasil”; e
- adequação ao *benchmark* internacional.

MONOPÓLIO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

O TCU, em seu processo de auditoria operacional, destacou o caráter monopolista da prestação do serviço de praticagem, sem que haja instituição dedicada à regulação desse monopólio. Para o Tribunal, o serviço de praticagem é prestado sem qualquer regulação de seus aspectos econômicos e sem transparência quanto à formação dos preços praticados.

No âmbito desse monopólio e do poder de mercado gerado em favor das entidades de praticagem, armadores e empresas do setor de navegação alegam que a negociação dos contratos e respectivos preços é muito dificultada. Os tomadores do serviço asseguram ser uma negociação desequilibrada, dominada pelas entidades de praticagem, agravada pela inexistência de uma entidade imparcial que pudesse mediar e solucionar conflitos. Sustentam que, sendo o serviço de contratação obrigatória e não tendo a quem recorrer, terminam obrigados a pagar o preço que lhes é imposto.

Em sentido contrário, as entidades representativas do serviço de praticagem, em especial o Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) e a Federação Nacional dos Práticos (Fenaprati-

cos), alegam que o monopólio na prestação do serviço não seria indevido e invocam a obrigatoriedade da prestação do serviço, por parte dos práticos. No que se refere ao monopólio, afirmam que seria resultado natural da obrigação de que o serviço seja prestado apenas por profissionais devidamente qualificados, habilitados e certificados pela Autoridade Marítima. Quanto à obrigatoriedade da prestação do serviço, invocam o disposto na Lesta e no seu regulamento acerca da impossibilidade de recusa na prestação do serviço, o que inverteria o alegado poder de mercado em favor do tomador do serviço, e não do seu prestador.

Em síntese, o monopólio na prestação do serviço de praticagem configura o argumento principal para a sua regulação econômica. Monopólio que, pelas características de mercado de concorrência imperfeita, favorece a prática de preços mais elevados. Prevalece a noção de que a regulação econômica deva minimizar a ocorrência de externalidades negativas, como a transferência de custos injustificadamente elevados para a cadeia logística do transporte aquaviário.

ERU: REFORÇO AO CARÁTER MONOPOLISTA

Outro importante argumento favorável à regulação econômica do serviço de praticagem é a adoção irrestrita da Escala de Rodízio Única do Serviço de Praticagem (ERU). De acordo com os armadores e as empresas do setor da navegação, a ERU reforça o monopólio existente. Os tomadores do serviço convergem quanto à ideia de que a escala única pode ser válida para

a segurança da navegação aquaviária, mas prejudica o componente econômico envolvido na prestação do serviço.

Essa ideia é compartilhada, em certo grau, pela Autoridade Marítima. Esta, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), reconhece que a adoção irrestrita da ERU, considerada essencial à segurança da navegação, de fato, impõe distorção ao mercado da praticagem, o que criaria oportunidade e conveniência para o estabelecimento de uma regulação de seus aspectos econômicos. A regulação econômica do serviço de praticagem seria necessária, nesse sentido, como um devido complemento à regulação técnica já exercida pela Autoridade Marítima.

Em síntese, a adoção irrestrita da ERU é vista pela Autoridade Marítima como essencial à segurança da navegação, mas compatível com a regulação econômica. Reconhece ser a regulação econômica um importante complemento à regulação técnica do serviço de praticagem, de forma a compensar as distorções derivadas do monopólio na prestação do serviço.

NECESSIDADE DO ÁRBITRO IMPARCIAL

Os apoiadores da regulação econômica do serviço de praticagem enfatizam a falta de um árbitro qualificado para o trato dos eventuais conflitos entre prestadores e tomadores do serviço. Apesar da existência de acordos regionais celebrados entre entidades de praticagem e usuários do serviço, em muitos casos não se chega a uma solução, o que facilita às entidades de praticagem a imposição de preços injustificadamente elevados. Sustentam, também, que a



atuação da Autoridade Marítima na fixação de preços, como preconizado na Lesta, para evitar a paralisação do serviço, é apenas excepcional, não constituindo uma efetiva regulação.

Armadores e empresas do setor de navegação alegam que os preços do serviço de praticagem não resultam de uma negociação contratual equilibrada, pois o poder de mercado detido pelas entidades de praticagem os sujeita às imposições das mesmas. Além disso, os preços médios da praticagem no Brasil seriam maiores que os correspondentes na Europa, na América do Norte e no Caribe. Por isso, pugnam para que haja um árbitro institucional para solucionar os conflitos surgidos na negociação dos preços deste serviço.

Em síntese, a ausência de um árbitro imparcial para as questões dos preços do serviço de praticagem é um tema fundamental a ser tratado pela eventual regulação econômica, caso venha a ser estabelecida. Sem dúvida, seria um dos papéis principais da Antaq.

PREÇOS ELEVADOS E IMPACTO NO “CUSTO BRASIL”

Armadores e empresas do setor de navegação reclamam da prática de preços elevados no serviço de praticagem. Esses altos preços afetam a cadeia logística do transporte aquaviário e impactam negativamente o chamado “Custo Brasil”, sendo prejudiciais à competitividade dos produtos brasileiros. Os preços da praticagem, no Brasil, teriam sido reiteradas vezes reajustados em índices muito superiores aos da inflação.

Em sentido contrário, Conapra e Fenapráti-

cos argumentam que os preços do serviço de praticagem, na verdade, seriam módicos e em pouco ou nada afetariam o “Custo Brasil”. Os representantes das entidades de praticagem entendem que não há justificativa para alterar a forma de negociação dos preços do serviço, mesmo em face do monopólio.

A verdade, entretanto, é que alguns países adotam procedimentos bastante transparentes na definição destes preços, habilitando-se como *benchmark* para o Brasil. É o caso, por exemplo, da Finlândia, em que se pode saber, de antemão, o preço do serviço a ser prestado por meio de calculadora pública disponível na página *web* da *Finnpilot*. No caso da praticagem do Brasil, diferentemente, o TCU identifica a não aderência da negociação a procedimentos transparentes para a formação de preços.

Em suma, os preços do serviço de praticagem no Brasil são percebidos como injustificadamente elevados por armadores e representantes de empresas do setor de navegação. Além disso, são preços formados sem a desejada transparência e no âmbito de um poder de mercado detido pelas entidades de praticagem. Os preços da praticagem brasileira, nesse contexto, estariam acima do *benchmark* internacional.

ADEQUAÇÃO AO BENCHMARK INTERNACIONAL

A situação atual do serviço de praticagem do Brasil, sem qualquer regulação de seus aspectos econômicos, se vê muito afastada do *benchmark* internacional, no qual a regulação econômica se afirma como regra. A análise comparada mostra que a regulação dos aspectos econômicos da





Foto: Conapra / Rodrigo March

Brasil”, para a evolução do modal aquaviário de transporte em nosso país e para a economia brasileira como um todo. ■

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Carlos Wellington Leite de. Serviço de praticagem no Brasil: política pública de regulação e incentivo à economia do mar. Monografia vencedora do Prêmio Almirante Paulo Moreira da Silva edição 2022. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2022. Disponível em: <<https://abac-br.org.br/cabotagem/apresentacoes/>>. Acesso em 23 nov. 2022

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro. Estudo realizado pela Booz & Company. São Paulo, 2012.

BRASIL. Lei 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília: Congresso Nacional, 2013.

_____. Lei 13.848, de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras. Brasília: Congresso Nacional, 2019.

_____. Lei 14.301, de 7 de janeiro de 2022. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Brasília: Congresso Nacional, 2022.

_____. Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília: Congresso Nacional, 1997.

CN. Congresso Nacional. Audiência pública: debate sobre o setor aquaviário e praticagem. Brasília: Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, 2022a. Vídeo online (3h 13min 41seg). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=G1_MJAWwIwE>. Acesso em 22 jun. 2022.

TCU. Tribunal de Contas da União. Audiência pública: regulação dos serviços de praticagem. Brasília: TCU, 2022a. Vídeo online (2h 45min 7 seg). Disponível em: <<https://youtu.be/ghK9Km-D7t9Y>>. Acesso em 5 maio 2022.

_____. Auditoria operacional: regulação dos serviços de praticagem. Apresentação da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfra-Porto-Ferroviária) em audiência pública realizada em 4/5/2022. Brasília: TCU, 2022b.

praticagem está efetivamente presente nos mais importantes portos do mundo, como bem verificamos o BNDES e o TCU.

Nesse sentido, não se questiona a existência do monopólio no serviço de praticagem do Brasil, mas a ausência de regulação sobre esse mercado de concorrência imperfeita. O que se mostra realmente incomum, no modelo brasileiro, é o fato de o serviço ser prestado com exclusividade pelos práticos habilitados e certificados, em comprovado regime de monopólio, porém sem qualquer regulação sobre os preços praticados.

Em síntese, quanto ao *benchmark* internacional, verifica-se o serviço de praticagem prestado em regime de monopólio, porém com regulação econômica. O que torna o caso brasileiro *sui generis* é justamente a ocorrência da prestação do serviço em regime de monopólio, sem que haja qualquer regulação econômica para minimizar os efeitos das distorções geradas por um mercado de concorrência imperfeita.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O serviço de praticagem, no Brasil, é prestado pelas entidades de praticagem em regime de monopólio, de forma alheia a qualquer regulação de seus aspectos econômicos ou à desejada transparência na formação dos preços praticados. Esse modelo destoa sensivelmente do *benchmark* internacional, já que nos principais portos do mundo há, como regra, a regulação econômica do referido serviço. A discussão é fundamental para o Brasil e está sendo travada nos principais órgãos públicos nacionais, com a devida institucionalidade. O resultado desse embate será decisivo para a redução do “Custo

* Auditor Federal do Tribunal de Contas da União (TCU), doutor em Administração pela Universidad de la Empresa (UDE-Uruguai), doutorando em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval (EGN), diplomado pela Escola Superior de Guerra (ESG)

CLÁUSULAS PÉTREAS



Renato Vilhena de Araujo*

Nossa Constituição Federal (CF), no seu art. 60, §4º, lista as quatro cláusulas chamadas de pétreas, que são as disposições imunes a quaisquer propostas de emendas. São os dogmas constitucionais da República que nem mesmo o povo (que, em tese, tudo pode) poderia mudar. Algo que seria bom e eterno como os mandamentos religiosos.

Alguns consideram que seriam apenas a demonstração de uma certa arrogância por parte dos constituintes, uma vez que cerceariam a liberdade das futuras gerações de moldar o Estado brasileiro à sua própria vontade, funcionando como o obstáculo aludido na citação poética acima.

Tais disposições, tornadas juridicamente imutáveis, estão comentadas a seguir.

FORMA FEDERATIVA DE ESTADO

A forma federativa de nosso Estado parece ser mais imaginária do que real, como a que vigora nos Estados Unidos da América (EUA) e que nos serviu de modelo, uma vez que a competência para legislar da União (CF, art. 21 a 24) é muito mais ampla que as dos estados e municípios. Além disso, a autonomia das constituições estaduais e leis orgânicas municipais para criar institutos jurídicos próprios é limitada pelo chamado Princípio da Simetria, o qual exige das normas estaduais e municipais observância dos princípios fundamentais e aderência às regras de organização da CF.

"No meio do caminho tinha uma pedra. Tinha uma pedra no meio do caminho."

Carlos Drummond de Andrade

A autonomia de nossos estados federados praticamente se resume à possibilidade de eleger seus próprios dirigentes políticos e de fixar o valor de alguns impostos e taxas.

Assim, os direitos dos brasileiros são bastante homogêneos em todo o território nacional, não importando em que estado ou município se encontrem. Até mesmo documentos emitidos pelos estados, como certidões cartorárias, carteiras de identidade e de motorista, bem como placas de carros estão evoluindo para um formato padrão em todo o País.

Por outro lado, diga-se também que a forma federativa parece não ser nem essencial nem determinante para que se tenha um Estado democrático, justo e estável, tendo em vista o grande número de Estados unitários vistos como sociedades exemplares como, por exemplo, os países nórdicos.

O VOTO DIRETO, SECRETO, UNIVERSAL E PERIÓDICO

A este respeito, diga-se que os EUA, que nos servem de modelo político ideal, adotam o voto indireto e, nem por isso, são considerados um país menos democrático.

Já o segredo e a universalidade do voto são, sem dúvida, condições importantes a serem mantidas indefinidamente numa república democrática.

Relembre-se, no entanto, que o voto a ser protegido pelo sigilo é apenas o voto individual, não se aplicando ao voto de parlamentares, uma vez que o povo precisa saber, com certeza absoluta, como votam seus representantes. Apesar disso, a CF, nos art. 52, incisos III, IV e XI, e art.55, § 2º, prevê situações de voto secreto por senadores e deputados, o que é uma impropriedade a ser corrigida eventualmente.

Quanto à periodicidade do voto, lembre-se que ela presume a rotatividade dos cargos públicos, o que se contrapõe à possibilidade, atualmente vigente, de reeleições que, no caso do Legislativo, são ilimitadas, sendo esta mais uma impropriedade a ser corrigida, uma vez que a alternância no poder é politicamente salutar e indispensável para um regime democrático legítimo.

SEPARAÇÃO DOS PODERES

Entre nós, o modelo imaginado por Montesquieu, com três Poderes independentes e har-

mônicos, nunca foi fielmente observado. Por exemplo, frequentemente pessoas eleitas pelo povo para integrar o Poder Legislativo assumem cargos no Poder Executivo com desconcertante naturalidade.

Apesar de ter havido um plebiscito, em 1993, para decidir sobre a possível adoção dos regimes monárquico ou parlamentarista, note-se que, a rigor, a separação de poderes é incompatível com estes regimes, que são baseados em um poder supremo único (monarca ou parlamento) do qual derivam e ao qual se subordinam todos os demais. Caso o Presidencialismo não tivesse vencido o plebiscito, teria sido necessário criar um mecanismo de remover esta pedra do caminho.

A este respeito, caberia ainda ressaltar que o mais importante seria separar bem as funções estatais e reservar todo o poder de administrar o Estado para o Poder Executivo, apenas o poder de interpretar e aplicar as leis para o Poder Judiciário e apenas o poder de legislar para o Poder Legislativo. A intromissão de um Poder na seara dos outros tem gerado atritos e distorções prejudiciais.

Por exemplo, somente com a gestão integrada de pessoal e de finanças dos três Poderes é que se pode pretender chegar à, muito falada, mas pouco praticada, isonomia entre os servidores públicos, à racionalidade financeira e ao equilí-



brio orçamentário do Estado, que se quer justo e democrático.

DIREITOS E GARANTIAS INDIVIDUAIS

Constitucionalmente, os brasileiros já desfrutam de direitos e garantias fundamentais, individuais e coletivos, ilimitados. Setenta e nove deles estão especificados nos incisos do art. 5º e todos os demais que forem criados futuramente através do § 2º deste mesmo artigo. Como conciliar tantos direitos individuais para conseguir formar uma sociedade justa e harmônica é uma charada ainda não decifrada.

Além dos direitos individuais, há ainda muitos direitos sociais e trabalhistas mencionados nos art. 6º e 7º que permanecem evidentemente abstratos, por enquanto, como, por exemplo, direitos à educação, saúde, moradia e trabalho.

Esta multidão de direitos, na prática, não passa de aspirações idealizadas para um futuro utópico que parece estar ainda bastante distante.



CONCLUSÃO

As atuais cláusulas pétreas parecem não serem condições, nem necessárias, nem suficientes, para se chegar a um Estado democrático de Direito que seja justo e estável.

Elas omitem vários princípios gerais, aceitos e consolidados por várias gerações, que seria importante alçar à condição de normas constitucionais como, por exemplo: “ninguém legislará ou julgará em causa própria”. Posta em vigor, uma disposição como esta evitaria as sucessivas crises causadas por benesses auto-concedidas por parlamentares e magistrados, em detrimento da isonomia que deveria prevalecer entre os servidores públicos.

Idealmente, uma constituição conteria ape-

nas normas pétreas (como são pétreos os dez mandamentos para os cristãos), as quais ficariam fora do alcance do legislador comum, e, desta maneira, formariam uma base sólida e estável para se erigir a ordem jurídica nacional.

Os melhores momentos da nossa CF são quando ela diz o que a lei não fará como, por exemplo:

“Art. 5º, inciso XXXV – a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito.

Art. 5º, inciso XXXVI – a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.”

Ao contrário, os piores momentos são quando ela procura impor ao Poder Legislativo a obrigação de formular várias leis sem, no entanto, criar algum mecanismo capaz de fazer com que isto venha realmente a ocorrer num prazo razoável como, por exemplo:

“Art. 7º, inciso XXVII – proteção [dos trabalhadores] em face da automação, na forma da lei”. Nosso colchete.

Quando, na verdade, a automação é que protege os trabalhadores das atividades meramente repetitivas e extenuantes. O progresso tecnológico não deve ser considerado como um perigo social a ser neutralizado constitucionalmente.

Desta forma, várias leis, previstas na CF e necessárias para o funcionamento ordenado e eficiente do Estado, ainda não foram (e talvez jamais sejam) formuladas, mesmo já decorridos mais de trinta anos.

Finalizando, diga-se que parece necessário reconhecer que as sucessivas reformas constitucionais feitas até hoje (com mais de cem emendas aprovadas pelo Congresso) fracassaram nos seus objetivos, deixando sem resposta o clamor público por uma Carta digna de nosso povo. Ainda serão necessárias muitas emendas constitucionais para que se chegue a um texto claro e funcional, sem as indefinições e ambiguidades que superam até mesmo todo o saber jurídico do próprio Supremo Tribunal Federal. Mesmo experientes profissionais do Direito ficam perplexos diante da CF, quando esta deveria ser plenamente inteligível por meros cidadãos leigos. ■

* Vice-Almirante (Refº-EN)



Uma visão da LITERATURA no Brasil Imperial

Clarissa Machado*

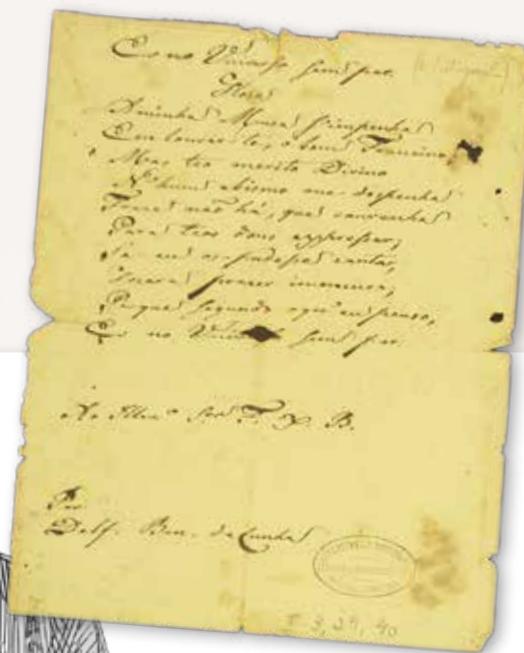
*"Exulta ó Pátria minha já liberta
Da nuvem de terror e de tristeza,
Que o horizonte tanto enlutara;
Astro luzente se esclarece agora,
Nossa vida te dá, qual sol brilhante,
Depois de uma medonha tempestade."* ⁽¹⁾

Os acontecimentos históricos mais importantes do Brasil ocorreram no século 19: a Independência (1822), a Abolição da Escravatura (1888) e a Proclamação da República (1889). Impõe-se observar que no que concerne ao Império, este compreende os anos de 1822 a 1889, e a literatura em tal período corresponde a três movimentos literários: Pré-Romantismo (1808-1836), Romantismo (1836-1881) e Realismo/Naturalismo/Parnasianismo (1881-1893/1902). Oportuno também mencionar que no momento em que o Império do Brasil teve início, a literatura brasileira passava por uma transição ⁽²⁾ expressiva denominada "pré-Romantismo" e que significou uma nova era para o Brasil.

Neste ensaio, abordarei com mais atenção esta fase de transição dada a dificuldade de localizar um conjunto robusto de informações reunidas em uma só obra. Ressalva-se, entretanto, que o presente conteúdo não esgota o tema, pois se trata de tímida pesquisa.

O Pré-Romantismo proporcionou relevante ascensão das autorias feminina e negra, ainda que essas não tenham sido prontamente incluídas no chamado cânone literário. No contexto da autoria feminina ao longo do Pré-Romantismo, é imprescindível apontar Maria Clemência da Silveira Sampaio, Delfina Benigna da Cunha, Beatriz Brandão, Maria Josefa Barreto e Clarinda Siqueira ⁽³⁾, todas cujas obras tinham características remanescentes do Arcadismo, porém se apresentavam mais próximas à primeira geração romântica: ufanista, nacionalista e patriota, tanto em poesia quanto em prosa.

Maria Clemência da Silveira Sampaio ⁽⁴⁾ foi a primeira poetisa poliglota do Brasil (francês, inglês e italiano), pioneira na historiografia sulina, primeira pessoa nascida no Rio Grande do Sul a ter um livro publicado no estado e cujos poemas patrióticos eram publicados em respeitáveis jornais e revistas da época. Sua obra *Versos Heróicos* (publicados pela Imprensa Nacional do Rio de Janeiro em 1823) fez de Maria Clemên-



Delfina Benigna da Cunha e manuscrito contendo a poesia *És no universo sem par*, de sua autoria

Fonte: BN Digital

cia a pioneira da poesia rio-grandense e a segunda mulher brasileira a publicar poesia.

“Maria Clemência representou para o Estado, na época, um verdadeiro fenômeno, pois conseguiu aprender o francês sem nenhum mestre, falando regularmente esse idioma; lê bastante; possui alguma instrução e conversa muito bem. Um dos méritos dessa pioneira residiu no fato de, em 12 de outubro de 1822, data da aclamação do Imperador, ter trazido a público, em um baile realizado na cidade de Rio Grande, alguns versos declamados. A composição continha um total de cento e trinta versos brancos, decassílabos, denominados “Versos Heróicos” pelo motivo da gloriosa aclamação do primeiro Imperador Constitucional do Brasil.” (5)

Delfina Benigna da Cunha⁽⁶⁾, “a ceguiha”⁽⁷⁾, “poetisa cega” ou “musa cega”, é talvez, um dos nomes da Literatura a merecer maior destaque, pois mesmo deficiente visual ela começou a escrever aos 12 anos⁽⁸⁾, e mais tarde se tornou uma das primeiras brasileiras a editar um livro de poesia, sen-

do hoje considerada uma das fundadoras da literatura de seu estado. Em 1835, ela passou a realizar eventos literários para custear suas publicações, uma vez que a pen-

são que recebia do Imperador apenas era suficiente para sua subsistência. Em sua produção literária consta a delicada obra *Coleção de Várias Poesias Dedicadas à Imperatriz Viúva* (1846) e em seus registros consta sua grande preocupação com a política de seu país a ponto de ter tido alguma participação na Revolução Farroupilha⁽⁹⁾, ainda que quando o conflito se intensificou ela tenha sido levada para o Rio de Janeiro onde conheceu a escritora Beatriz Francisca de Assis Brandão⁽¹⁰⁾, que empregava uma estratégia semelhante à de Delfina para publicação de suas obras e que prestou homenagem a Delfina por meio de uma dedicatória em um de seus livros. A relevância de Delfina foi tamanha que ela foi escolhida para patrona da cadeira nº 1 da Academia Literária Feminina do Rio Grande do Sul e da cadeira nº 39 da Academia de Artes Literárias e Culturais do Estado (RS).

“Delfina, em função da sua situação física e social - cega e pobre - usou os versos como única forma de prover a subsistência. Ela empregava também outro expediente para a viabilização de seu trabalho: angariava assinaturas, até mesmo fora do Rio Grande do Sul, para viabilizar a publicação de exemplares. A lista com o nome dos colaboradores vinha inserida ao final da publicação como uma forma de agradecimento.” (11)

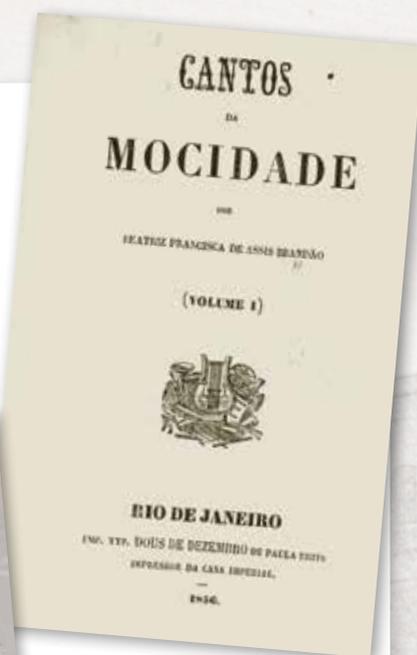
“A obra de Beatriz foi publicada por subscrição, uma espécie de vaquinha, que escritores do período faziam visando que os leitores encomendassem os livros antes que eles fossem impressos. E com este valor aí sim se pagava a impressão.” (12)

Beatriz Brandão era mineira e sua atuação foi uma das mais intensas do Brasil Império no campo literário. Ela dedicou-se à prosa, à poesia e à música, tanto escrevendo poemas religiosos como patrióticos. Era trilíngue (português, italiano e francês), pioneira no ofício de tradução e foi colaboradora de jornais importantes como *Marmota Fluminense* e *O Guanabara*. Beatriz tinha enorme preocupação com a educação feminina e desejava abrir uma escola exclusiva para meninas (13). Um dado curioso é que em 25 de outubro de 1850, o historiador Joaquim Norberto de Sousa Silva propôs que a escritora fosse aceita como membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, e a comissão encarregada de avaliar tal proposta, composta pelos escritores Joaquim Manoel de Macedo e Gonçalves Dias, negou tal pedido, sob a alegação de que não era possível admitir mulheres na referida instituição (14). Anos depois, a Academia Mineira de Letras deu o nome de Beatriz Brandão (15) a cadeira nº 38. Cabe apontar ainda que no jornal *O Parnaso Brasileiro* (1829-1832, RJ) somente duas escritoras tinham textos publicados: Delfina Benigna da Cunha e Beatriz Francisca de Assis Brandão.

Maria Josefa Barreto Pereira Pinto (16), poetisa e repentista gaúcha, é considerada a primeira jornalista brasileira (17), sendo a fundadora do jornal *Bellona* (1833) e colaboradora de *A Idade d'Ouro* (1833). Nesses tempos, ela já se destacava na defesa dos direitos femininos e também por criar a primeira escola mista de Porto Alegre (1830). Além de Maria Josefa, Maria Clemência e Delfina Benigna (18), temos no Rio Grande do Sul a poetisa Clarinda da Costa Siqueira que, apesar da falta de registros

Cantos da Mocidade, livro de poesias de autoria de Beatriz Brandão, publicado em 1856

Imagem: BN Digital



Parnaso Brasileiro (1829-1830), publicação da época do Império cuja participação feminina era restrita a apenas duas escritoras: Delfina Cunha e Beatriz Brandão

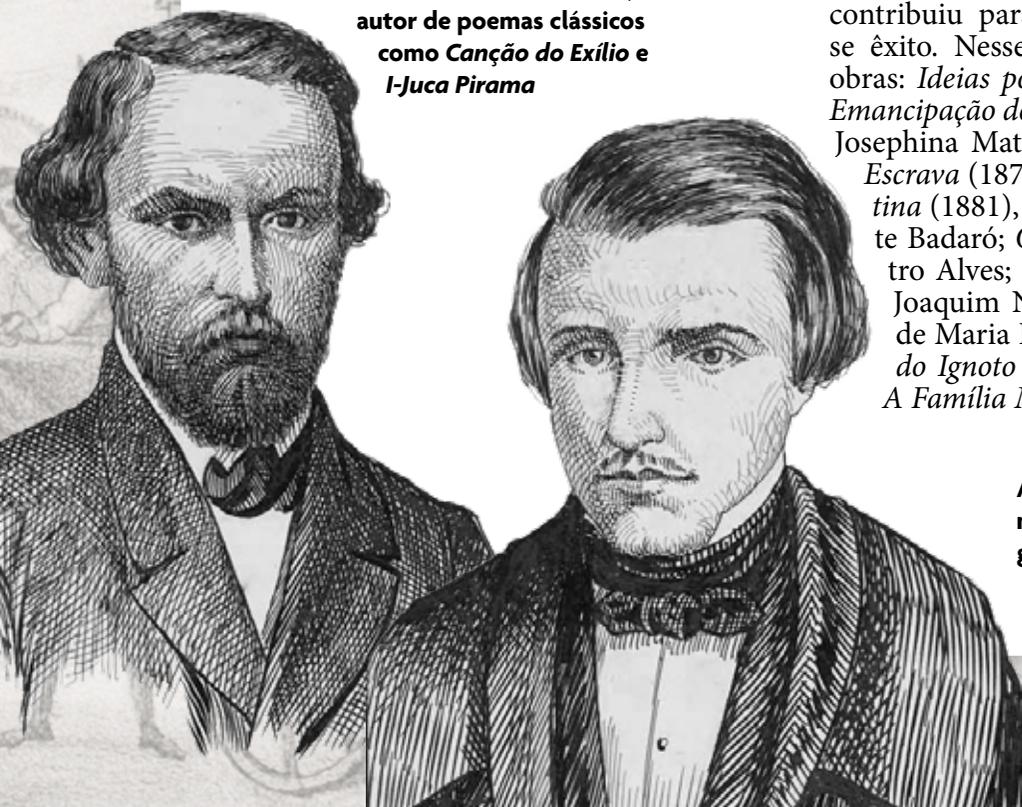
Imagem: BBM Digital

sobre ela (19), sabe-se que publicava em jornais e uma antologia com seus poemas foi editada, postumamente (1881).

É sobretudo valioso assinalar escritores que nessa fase tiveram seus nomes de certa maneira deixados de lado como é o caso de José da Silva Lisboa (Visconde de Cairu), do Cônego Januário da Cunha Barbosa, de Pedro Francisco Xavier de Brito, de Santos Titara, de Sousa Caldas (com sua importante tradução do Livro de Salmos), e de muitos outros que eram colaboradores ativos do jornal *O Patriota*, fundado em 1813, por Manoel Araújo Guimarães, e que contava com as presenças de Silva Alvarenga (poeta árcade) e Américo Elísio (pseudônimo usado por José Bonifácio de Andrada e Silva). Nos três últimos anos dessa fase pré-romântica, sob as instruções de Antônio José Gonçalves de Magalhães e Manuel de Araújo Porto Alegre, um grupo de jovens brasileiros iniciou um processo de renovação literária nos moldes da literatura francesa: era o *début* do Romantismo, que inaugurava a literatura da Era Nacional, o

primeiro movimento após a Independência do Brasil, realidade que se refletiu na escrita: os escritores desejavam uma independência em outros níveis e, principalmente, nas Letras. Com o objetivo de distanciar-se da língua portuguesa de Portugal e de seus mitos fundadores, os escritores brasileiros voltam seus olhares para a língua falada no território e seus habitantes originários. Surgia assim a primeira geração romântica chamada de nacionalista, nativista ou indianista, cujas características eram a construção de uma identidade nacional trazendo o indígena ao status de fundador e herói nacional; o regionalismo, a cultura popular, e exaltando a natureza e a pátria. Esta geração teve uma significância peculiar uma vez que a construção da literatura nacional dava-se simultaneamente ao processo de construção da identidade do povo brasileiro, da coesão social e da ideia de nação brasileira. A segunda foi chamada de Byroniana, inspirada na literatura britânica e marcada por melancolia, negativismo, desilusão, ideias de morte, nostalgia e tédio, sendo rebatizada de “a geração do mal do século”. Nesta geração, inclui-se a geração gótica (gótica tropical ou quarta geração romântica), cujas obras proeminentes fo-

Gonçalves Dias, um dos grandes expoentes da tradição literária conhecida como "indianismo", é autor de poemas clássicos como *Canção do Exílio* e *I-Juca Pirama*



ram: Macário (1855, Álvares de Azevedo) e D. Narcisa de Villar⁽²⁰⁾ (1859, Ana Luísa de Azevedo Castro). A terceira geração foi chamada de condoreira (ou social) e teve influência francesa, mais especificamente de Victor Hugo, apesar de se inspirar no condor, ave que habita a Cordilheira dos Andes, por sua privilegiada visão. Esta foi uma geração preocupada com os problemas políticos e sociais do Brasil que demonstrava fortemente oposição à escravidão e à opressão, defendendo a abolição da escravatura⁽²¹⁾. Os textos continham ideias de justiça, igualdade e liberdade. Neste cenário, destacaram-se Maria Firmina dos Reis, a primeira romancista negra do Brasil e a primeira autora de romance abolicionista em toda a língua portuguesa; Narcisa Amália, a Poetisa dos Livres; Emília Freitas, a Poetisa dos Escravos e da Abolição, e Mãe da Ficção Científica do Brasil; e Castro Alves, o Poeta dos Escravos.

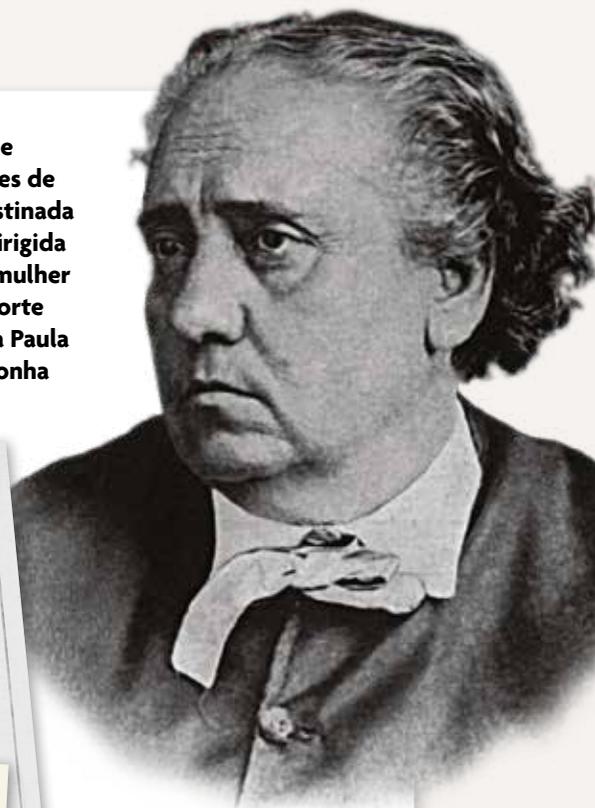
Entre 1878 e 1885 surgiram 227 sociedades abolicionistas, sendo as mais importantes: Sociedade Cearense Libertadora (1880); Sociedade Abolicionista Feminina Cearenses Libertadoras (1882), co-fundada e presidida por Maria Tomásia Figueira de Melo Lima⁽²²⁾ e Confederação Abolicionista (1833) criada por José do Patrocínio⁽²³⁾ e André Rebouças. O movimento abolicionista teve atuação vultosa e, de acordo com pesquisadores, a Literatura em muito contribuiu para que o processo obtivesse êxito. Nesse diapasão, destacam-se as obras: *Ideias por Coordenar a Respeito da Emancipação dos Escravos* (1871), de Maria Josephina Matilde Durocher⁽²⁴⁾; *Perfil de Escrava* (1879), de Narcisa Amália; *Fantina* (1881), de Francisco Coelho Duarte Badaró; *Os Escravos* (1883), de Castro Alves; *O Abolicionismo* (1883), de Joaquim Nabuco; *A Escrava* (1887), de Maria Firmina dos Reis; *A Rainha do Ignoto* (1899), de Emília Freitas e *A Família Medeiros*⁽²⁵⁾ (1892), de Júlia

Álvares de Azevedo foi um notável escritor da geração gótica da literatura

Lopes de Almeida. Interessante verificar a criação de jornais destinados às mulheres como o *Jornal das Senhoras*, dirigido, entre os anos de 1852 a 1854, pela professora e escritora Joana Paula Manso de Noronha, a primeira mulher jornalista na Corte Imperial. Escrevia em jornais artigos dedicados à denúncia da desigualdade social. Este último conjunto de jornais foi denominado de “A Imprensa Negra”⁽²⁶⁾. E foram anos realmente propícios para publicações literárias, dentre a mais proeminente, a *Revista Nitheroy*, responsável pelo manifesto que teria inaugurado o Romantismo como escola literária no Brasil⁽²⁷⁾.

À conta dessas considerações, é de clareza solar a efervescência da literatura brasileira no período imperial que registrou nomes inesquecíveis como os das escritoras: Adelina Lopes Vieira, Amália Figueroa, Ana de Barandas, Julieta de Melo Monteiro, Presciana Duarte de Almeida, Revocata Heloísa de Melo e Rita Barém. E dos escritores Alfredo d'Escragolle Taunay (Visconde de Taunay), Álvares de Azevedo, Bernardo Guimarães, Casimiro de Abreu, Fagundes Varela, Gonçalves de Magalhães, Joaquim Manuel de Macedo, José de Alencar, José Bonifácio o Moço⁽²⁸⁾, Juvenal Galeno, Quintino Bocaiúva, Sousândrade, Tobias Barreto e, também, Machado de Assis, este cuja escrita foi singular marcando a transição para o Realismo, período em que o Brasil Imperial chegou ao fim. O Realismo se desdobrou em Naturalismo e Parnasianismo, e seus expoentes⁽²⁹⁾ foram além de Machado, Adolfo Caminha, Alba Valdez⁽³⁰⁾, Alberto de Oliveira, Aluísio Azevedo, Carmen Dolores, Coelho Neto, Francisca Júlia, Inglês de Sousa, Olavo Bi-

Abaixo, capa de uma das edições de publicação destinada às mulheres, dirigida pela primeira mulher jornalista na Corte Imperial, Joana Paula Manso de Noronha (à direita)



A Revista Nitheroy, um dos marcos da instauração do Romantismo no País

lac, Raimundo Correia e Vicente de Carvalho.

Por fim, cabe sinalizar que foi durante o período imperial que a literatura brasileira encontrou seu Pai (Machado de Assis) e a Mãe de sua ficção científica (Emília Freitas); e concentrou aquelas que viriam a se tornar grandes obras da literatura brasileira de todos os tempos como *Direito das Mulheres*

e *Injustiça Dos Homens* (1832, Nísia Floresta), *I-Juca Pirama* (1851, Gonçalves Dias),

O Guarani (1857, José de Alencar), *Úrsula* (1859, Maria Firmina dos Reis), *Nebulosas* (1872, Narcisa Amália), *A Escrava Isaura* (1875, Bernardo Guimarães), *Iaiá Garcia* (1878, Machado de Assis), *O Navio Negro* (1880, Castro Alves), *Florina* (1883, Emília Freitas)⁽³¹⁾, *Aurélia* (1883, Délia), *A Judia Rachel* (1886, Francisca Senhorinha da Motta Diniz) e *O Ateneu* (1888, Raul Pompéia). ■

NOTAS

- (1) SAMPAIO, Maria Clemência da Silveira. Elogio. A Voz da Verdade – Folha Política e Comercial, Rio Grande, 24 out. 1845.
- (2) Transição do Arcadismo para o Romantismo: Era Colonial para a Era Nacional da Literatura Brasileira.
- (3) Os nomes de Maria Clemência e Delfina Benigna perduraram nos anos iniciais do Romantismo, aparecendo em algumas listas de autores românticos.
- (4) MOREIRA, Maria Eunice. Uma Voz Ao Sul - Os Versos De Maria Clemência Da Silveira Sampaio. Ed. Mulheres, 2003.
- (5) BITTENCOURT, Honorina (Norah de Figueirôa). “Perfis de musas e de prosadores componentes da Academia Literária Feminina do Rio Grande do Sul. In: Perfis de musas, poetas e prosadores brasileiros. ORG. Alzira Freitas Tacques. Porto Alegre: Thurmman, 1956. p. 48.
- (6) O Romanceiro De Delfina: Delfina Benigna Da Cunha, A Ceguinha. Stella Leonardos, Ed. Igel. 1994.
- (7) Não confundir com Ângela do Amaral Rangel, também conhecida como “a ceguinha”. Ângela era do Rio de Janeiro, integrante da Academia dos Seletos e escreveu em período anterior a Delfina. (Arcadismo).
- (8) Colcheia escrita aos doze anos de idade. Em: Vozes Femininas da Poesia Brasileira (Domingos Carvalho da Silva. Coleção Ensaio. Conselho Estadual de Cultura. Comissão de Literatura. 1959). Veja também: “Poesias”. Delfina Benigna da Cunha. Instituto Estadual do Livro, Porto Alegre, 2001.
- (9) RETAMOZO, Aldira Correa e outros. O Papel Da Mulher Na Revolução Farroupilha. Editora Tchê.RS.1985.
- (10) PEREIRA, Cláudia Gomes. Beatriz Brandão: mulher e escritora no Brasil do século XIX. São Paulo: Scortecci, 2005.
- (11) LEONARDOS, Stella. Romanceiro de Delfina: Delfina Benigna da Cunha, a ceguinha. Porto Alegre: IEL/IGEL, 1994.
- (12) PEREIRA, Cláudia Gomes. Contestado Fruto - A Poesia Esquecida de Beatriz Brandão. Lisboa. CLEPUL. 2011.
- (13) O jornal O Universal, em 08 de janeiro de 1829, anuncia a intenção da poetisa de abrir um colégio para meninas (externato e internato), onde ensinaria a ler, escrever, contar, falar e escrever as línguas italiana e francesa, além de música, tocar piano, dança, desenho, bordado de bastidor, confecção de flores, doces e massas.
- (14) SILVA, Joaquim Norberto de Souza. D. Beatriz de Assis, mais algumas páginas para as brasileiras célebres. In: Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro. Tomo LV, parte II, 1892. p. 59-79.
- (15) Revista da Academia Mineira de Letras - versão eletrônica - número especial - no. 98. 2019.
- (16) JUNG, Roberto Rossi. A gaúcha Maria Josefa, primeira jornalista brasileira. Martins Livreiro, Porto Alegre, 2004.
- (17) JUNG, Roberto Rossi. A gaúcha Maria Josefa (1775-1837), primeira jornalista brasileira. Martins Livreiro, Porto Alegre, 2004. Há referências à Violante Ataliba Ximenes de Bivar e Velasco (1817-1875) e Narcisca Amália (1852-1924), a primeira a se profissionalizar em jornalismo. Maria Josefa é anterior a ambas.
- (18) O trio é denominado de “Mulheres de Faca Na Bota”.

- MUZART, Zahidé Lupinacci. “Uma espiada na imprensa das mulheres no século XIX”. Revista Estudos Feministas. Vol. 11, n. 1. Florianópolis, 2013.
- (19) Há uma necrologia escrita por Antônio Joaquim Caetano da Silva Junior e uma homenagem à autora, escrita por Carlos von Koseritz.
 - (20) Considerado o primeiro romance gótico feminino de Santa Catarina. A obra também é incluída nas listas de romance indianista.
 - (21) ALONSO, A. Flores, votos e balas: movimento abolicionista brasileiro (1868 – 1888). São Paulo: Companhia das Letras, 2015. Veja também: CHALHOUB, S. Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
 - (22) REZZUTTI, Paulo. Mulheres do Brasil, volume da série A história não contada. Editora Leya. 2018.
 - (23) Foi graças à atuação da Sociedade Cearense Libertadora que a campanha abolicionista ficou conhecida em todo o Brasil Império. Havia contatos dos abolicionistas cearenses com abolicionistas de outras províncias, especialmente da Corte. Em 1882, José do Patrocínio foi para o Ceará onde passou alguns meses participando dos eventos abolicionistas. Após seu retorno, ele manteve correspondências com os abolicionistas do Ceará. Em: ALONSO, Angela. Flores, Votos e Balas: o movimento abolicionista brasileiro (1868-88). São Paulo: Companhia das Letras, 2015. Edição Kindle.
 - (24) Maria Josephina Matilde Durocher (Madame Durocher): foi a primeira mulher a publicar livro na área de Medicina e a primeira a ser recebida como titular na Academia Imperial de Medicina (1891).
 - (25) Somente publicado após a abolição.
 - (26) Pinto, Ana Flávia Magalhães. A imprensa negra do século XIX. Selo Negro Edições. 2010.
 - (27) Conforme a historiadora Ana Beatriz Demarchi Barel, professora da Universidade Estadual de Goiás (UEG).
 - (28) Sobrinho de José Bonifácio de Andrada e Silva.
 - (29) A dramaturgia foi forte no Realismo e seus principais representantes foram: Júlia Lopes de Almeida, Maria Angélica Ribeiro, José de Alencar, Quintino Bocaiúva e Joaquim Manuel de Macedo.
 - (30) Alba Valdez foi a professora e escritora que veio a se tornar fundadora e presidente da Liga Feminista Cearense (1904), a primeira agremiação literária de mulheres do estado do Ceará.
 - (31) Sobre as FOTOGRAFIAS de Maria Firmina dos Reis e Emília Freitas, há controvérsias sobre sua legitimidade. No caso de Maria Firmina, pesquisadores afirmam que a foto oficial trata-se de uma espécie de “retrato falado”, e no caso de Emília, em virtude de homônima ter tido a imagem publicada em revista da mesma época, houve uma confusão. Não há fotos de Emília Freitas, apesar de sua participação na agremiação literária Padaria Espiritual (publicando em O Pão) e de sua atuação junto ao movimento Kardecista brasileiro, o fato é que não constam registros fotográficos (ou não foram localizados até o momento presente).

* Professora graduada em Letras e Direito, pós-graduada em tradução e literatura brasileira



A COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

"Restará sempre muito o que fazer" ⁽¹⁾

Paulo Marcos Gomes Lustoza*

Por razões afetivas e políticas os clubes militares sempre foram muito ligados aos respectivos ministros militares, que exerciam salutar influência em seus destinos e prestavam algum apoio quando necessário em suas atividades sociais.

Com o advento da Constituição de 1988, começou a haver uma natural e desejável separação entre os clubes militares, que são sociedades civis, dos seus respectivos Comandos Militares, que são subordinados ao Governo; a sociedade civil, inclusive, considerava os clubes como fazendo parte do estamento militar, conseqüentemente, subordinados aos Comandos Militares, o que não era a realidade.

Para expressar politicamente o pensamento do Clube Naval aos Sócios, o presidente do Clube Naval eleito em 1991, Vice-Almirante Vandir das Neves Siqueira, apoiado por alguns Sócios, teve a ideia de criar uma Comissão Especial tendo como membros Sócios que não fizessem parte da Diretoria para assessorá-lo em assuntos de política, ou seja, aquela não partidária, e questões atinentes aos interesses comuns de associados do clube.

Para ampliar o seu efeito e ter alguma repercussão também na mídia, a ideia evoluiu para se atuar em conjunto com os demais clubes militares a fim de aumentar a sinergia, sendo proposta

uma comissão mista de oficiais dos clubes militares aos Presidentes do Clube Militar, General de Brigada Nilton de Albuquerque Cerqueira e do Clube de Aeronáutica, Major Brigadeiro do Ar Octávio Monteiro de Araújo.

Atendendo ao proposto, o Presidente do Clube Militar convocou uma reunião formal na Sede do Clube Militar pelo ofício nº 143, de 24 de julho de 1992, onde foi acordada a criação da Comissão Interclubes Militares (CIM), composta pelos presidentes dos clubes e três assessores cada um, com o propósito de unir os clubes em torno de objetivos que sejam de interesse comum de seus associados, visando ao equacionamento e solução de questões econômico-sociais comuns aos Corpos Sociais dos clubes.

A CIM não é um ente estatutário dos clubes e reúne-se duas vezes por mês; uma reunião é composta apenas por seus assessores e a outra é a Sessão Plenária, cada mês em um Clube, com a presença dos três presidentes, onde discutem-se variados assuntos, todos eles pautados em anseios e aspirações políticas e econômicas dos respectivos quadros associativos.

Em benefício da clareza dos temas tratados, são convidados a comparecer às Sessões Plenárias, parlamentares das esferas Federal, Estadual e Municipal, e quando necessário são agendadas audiências com Ministros de Estado,



Ministros do STM, presidentes de partidos políticos, Comandantes Militares, realizadas visitas de cortesia a Organizações Militares das Forças Armadas e Navios, e dadas entrevistas na mídia a diversos jornalistas das áreas política e econômica.

Quando oportuno e sem prejuízo dos tradicionais laços que nos unem aos Comandos Militares, e até em proveito deles, a CIM expressa o seu pensamento em manifestações públicas, assim, a CIM esteve sempre presente nos momentos em que a sua intervenção se fez necessária em defesa dos interesses, não apenas dos Corpos Sociais, mas da Família Militar. Sistema previdenciário dos militares; pensão militar; assistência médico, hospitalar e social; isonomia dos poderes; equivalência salarial entre Almirante de Esquadra e Ministro do Superior Tribunal Militar; ética política e militar; Comissão Nacional da Verdade; apresentação de candidatos em eleições de todos os níveis e reajustes salariais incluem-se entre os temas que foram discutidos e levados à consideração das autoridades envolvidas.

A Comissão tem contado com a valiosa colaboração de associados dos três clubes por meio

de trabalho dedicado e silencioso, bem como do importante apoio da estrutura organizacional dos clubes. Muito embora por vezes não tenha alcançado os resultados almejados, a luta permanece incessante mantendo acesa a chama de nossos ideais e fortalecendo os laços de amizade e solidariedade que unem os três clubes militares.

Prestando o importante papel de expressar para a sociedade o pensamento dos clubes militares, é na CIM que se cumpre também duas das finalidades do Clube Naval insculpida no artigo 8º do seu Estatuto: estreitar os laços de estima, camaradagem e solidariedade entre os oficiais da Marinha do Brasil e os das demais Forças Armadas; e zelar pelos direitos e interesses difusos e coletivos do Corpo Social, empregando os meios administrativos e de direitos disponíveis e mobilizáveis. ■

NOTA

(1) Lema da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil

* Capitão de Mar e Guerra (Refº)



BICENTENÁRIO DA ESQUADRA

O içamento do pavilhão nacional na Nau “D. Pedro I”, antiga “Martins de Freitas”, em 10 de novembro de 1822, é um marco na História Pátria, pois representa a formação da Esquadra Brasileira.

Constituída para consolidar nossa emancipação política e assegurar a integridade do território do novel Estado, “No curso de uma história gloriosa, abrilhantada com a força dos nossos Marinheiros, Fuzileiros Navais e Servidores Civis, a Esquadra se revestiu de uma importância capital para o desenvolvimento econômico e social do Brasil”, como bem disse o Comandante em Chefe da Esquadra, Almirante Arthur Fernando **Bettega** Corrêa, na sua Ordem do Dia nº 1/2022.

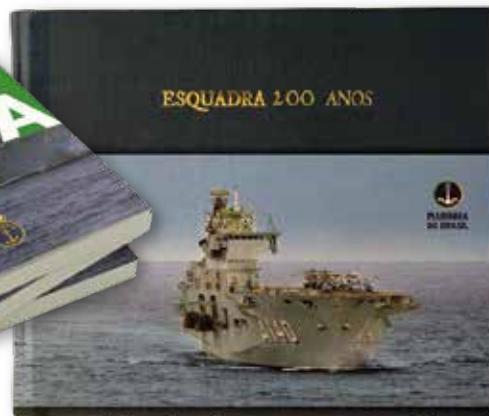
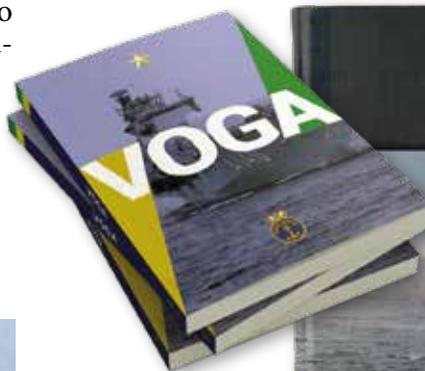
Atualmente, representa o núcleo do Poder Naval que protege a Amazônia Azul, fazendo jús ao seu lema: NA ESQUADRA, A SOBERANIA DO NOSSO MAR!

Vários eventos foram realizados para celebrar esses duzentos anos de singradura, iniciando com uma gincana de pinturas no Complexo Naval de Mocanguê (CNM), em 16 de outubro, e, no dia 22 do mesmo mês, a regata “Amazônia Azul”, de remo em escaler, na Base de Submarinos “Almirante Castro e Silva”. Ainda

no contexto de atividades esportivas, em 26 e 27 de novembro ocorreu a XVII Regata Esquadra Brasileira, em parceria com o Departamento Esportivo do Clube Naval (Piraquê), na Lagoa Rodrigo de Freitas.

Em 10 de novembro, após missa na Igreja da Candelária, foi inaugurada exposição de pinturas no Navio Aeródromo Multipropósito “Atlântico”, quando também houve avaliação de trabalhos marinheiros e fotografias.

A cerimônia militar referente ao Aniversário da Esquadra teve lugar no CNM, em 16 de novembro, Dia Nacional da Amazônia Azul, com descerramento de placa, inauguração de monumento e lançamento de Selo Personalizado, de Moeda Comemorativa e dos livros “Esquadra 200 Anos” e “Voga”.



Na conclusão de sua Ordem do Dia, lançando vistas ao porvir, o Almirante Bettega destacou que “Os novos submarinos da Classe “Riachuelo”, as futuras Fragatas Classe “Tamandaré” e o Submarino Convencionalmente Armado com Propulsão Nuclear colocarão o Brasil em uma posição relevante entre as principais marinhas do mundo”.

Viva a Marinha! Tudo pela Pátria! ■



29º SALÃO DO MAR



Inscrição com entrega de obra(s):

**06 a 17
de Março**

Exposição ao público:

**28 de abril
a 26 de Maio**

AUTOR: E. SILVA

OBRA: NAVEGAR É PRECISO - PRÊMIO AQUISIÇÃO 28º SALÃO DO MAR - 2022

E. Silva



Clube Naval



Acesse o regulamento pelo **QR Code** acima!

Prêmio: O vencedor receberá um prêmio em dinheiro, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

CONCURSO



MARQUÊS DE TAMANDARÉ

1975



2023

Tema para 2023:

“Almirante Luiz da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio”

Entrega dos trabalhos até **06/04/2023** no Dep. Cultural, das 14h às 18h (dias úteis).

Participantes: Sócios do Clube Naval, exceto os Departamentais e aqueles que estiverem integrando a Diretoria do Clube Naval ou exercendo cargos estruturais em quaisquer de seus Departamentos/ Setores.



Clube Naval



Acesse o regulamento pelo **QR Code** acima!

Prêmio: uma medalha de ouro “**Mérito Especial**”, no formato circular, com 4cm de diâmetro, aqui ilustrada.



CONCURSO



ALMIRANTE JACEGUAY

1890



2023

PEM

2040

Tema para 2023:

Marinha do Brasil “Rumo a 2040”

Entrega dos trabalhos até **06/04/2023** no Dep. Cultural, das 14h às 18h (dias úteis).

Participantes: Oficiais da Marinha do Brasil, exceto aqueles que estiverem integrando a Diretoria do Clube Naval ou exercendo cargos estruturais de quaisquer Departamentos/ Setores.