



Revista do
CLUBE NAVAL

ISSN 0102-0382 • ANO 131 • Nº 406 - ABR/MAI/JUN 2023

1823:

**CONQUISTA DA
INDEPENDÊNCIA
DO BRASIL
e manutenção
da integridade
do seu território**





12 DE ABRIL
ANIVERSÁRIO DO
CORPO DE
ENGENHEIROS
DA MARINHA



IMPERIUM PER SCIENTIA

22 DE ABRIL

Dia da
Ciência,
Tecnologia
e **Inovação**
da **Marinha**



Conheça nosso trabalho

www.marinha.mil.br/dgdntm

SUMÁRIO

PALAVRAS DO PRESIDENTE

- 04 Alte Esq (Ref^o) Luiz Fernando Palmer Fonseca

EDITORIAL

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

EM PAUTA

- 06 Eventos e comemorações na Sede Social

11 DE JUNHO

- 10 Comemoração do Dia da Marinha

ENTREVISTA

- 20 GM (FN) Helena Monteiro | GM Débora Corrêa

200 ANOS DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

- 24 A Guerra de Independência e os níveis de condução da guerra
CMG (RM1-FN) Mauro Cezar de Campos Paranhos
- 29 O último episódio: a Independência do Brasil na Província Cisplatina
CT (AFN) Vagner da Rosa Rigola
- 33 Do Maranhão ao Grão-Pará: cenários de uma independência
Asp (IM) Isaac Bastos Marinho
Asp Lucas Expedito de Paiva Zim
- 39 Os Fuzileiros Navais no Primeiro Reinado e Regência
CC (FN) Esley Rodrigues de Jesus Teixeira

HISTÓRIA DA CAPA

Nesta edição, a Revista do Clube Naval traz em sua capa duas aquarelas do Almirante Trajano Augusto de Carvalho que ilustram importantes acontecimentos vivenciados pela Esquadra Brasileira durante o processo de Independência do Brasil: o combate de 4 maio de 1823 e a Fragata "Niterói" perseguindo navios portugueses até os mares europeus. Ao fundo, a primeira bandeira oficial do Brasil independente de Portugal.



- 44 O Centenário da Diretoria de Aeronáutica da Marinha
C Alte Emerson Gaio Roberto

- 50 A contribuição da Marinha do Brasil para a construção naval do País
1^o Ten (RM2-EN) Leonardo Miranda de Paula Costa
1^o Ten (EN) Henrique Rossi Di Gioia Manhães

- 55 O Esporte na Marinha do Brasil nos 200 anos de Independência
CC (RM3-T) Bruno Ferreira Viana
CC (FN) Plínio de Souza Campos

FILATELIA

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

MARINHA DO BRASIL

- 63 Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais
C Alte (FN) Luís Manuel de Campos Mello

INFRAESTRUTURA

- 67 Gentrificação no Portal da Amazônia e o Umarizal
CMG (RM1-FN) Robson Clair da Silva
- 70 *Smart Cities*: eficiência energética e operacional por meio de iluminação pública inteligente
CMG (RM1-EN) Leonardo da Silva Mattos

REFLEXÕES

- 76 Quando a liderança é contestada
CMG (Ref^o-FN) Rubens Perlingeiro Filho

DIREITO

- 80 Atribuições navais
V Alte (Ref^o-EN) Renato Vilhena de Araujo

CULTURA

- 82 Breve história da Literatura no Brasil Republicano
CC (FN) Esley Rodrigues de Jesus Teixeira

REMINISCÊNCIAS

- 87 O Retorno do "Rei dos Mares" à Terra do Sol Nascente
CMG (Ref^o) William Carmo Cesar
- 92 Colégio Naval: o início de uma epopeia
CF (Ref^o) Basilio V. Dagnino

ÚLTIMA PÁGINA

- 94 Dia da Marinha é celebrado em todo o País
Centro de Comunicação Social da Marinha

PALAVRAS DO PRESIDENTE

No último dia 18 de maio, a chapa presidida pelo Almirante de Esquadra Prado Maia foi aclamada vencedora na eleição para administrar o Clube Naval no biênio 2023-2025. Deste modo, em 11 de junho encerrou-se nosso período à frente da Instituição que presidi com muito orgulho.

Ao longo da nossa gestão procurei manter fidelidade às propostas da plataforma com a qual fomos eleitos. Assim, penso ser importante registrar aqueles princípios e objetivos que nos nortearam, por acreditar que eles continuarão a orientar a administração do Clube. Nesse sentido, o estreito vínculo com a Marinha; a satisfação do sócio; a aproximação com a jovem oficialidade; o incentivo ao conceito de Praça d'Armas da reserva; e o princípio de um só clube, administrado de modo integrado e que tem no Presidente seu maior responsável, balizaram nossos objetivos, dentre os quais destaco: os aprimoramentos do planejamento, execução e controle orçamentário e financeiro; do controle interno; da atividade de comunicação social; da gestão dos recursos humanos; da gestão e proteção dos dados, da adequação às normas ambientais e de segurança; dos processos jurídicos, assim como o estímulo às atividades culturais e artísticas, à efetivação dos Grupos de Interesse, às atividades náuticas e à valorização dos funcionários.

Todas essas ações foram diretamente executadas ou supervisionadas pelos membros da Diretoria a quem externo sinceros agradecimentos e admiração pelo trabalho abnegado que dia a dia concretizaram. Menciono, em

especial, os Almirantes Lawrence e Lima que, como Vice-Presidentes, me assessoraram diretamente e que muito realizaram para o aprimoramento da administração do Clube.

Aos nossos funcionários, expressei meu muito obrigado pela maneira dedicada e harmoniosa com que desempenharam suas funções, o que certamente demonstra espírito de corpo e se reflete na satisfação dos sócios.

Registro também meus agradecimentos aos membros dos Conselhos Diretor e Fiscal, em especial aos seus Presidentes, Almirantes Prado Maia e Menezes, pelo zelo e presteza com que executaram suas atribuições, em muito contribuindo para facilitar a administração do Clube e para mantê-la dentro dos limites estatutários.

Ao dirigir aos associados minhas últimas palavras como Presidente, externo minha honra em ter estado à frente desta secular Instituição e minha satisfação em ter, de alguma forma, contribuído para seu engrandecimento. Manifesto, em especial, meus agradecimentos a vocês, sócios, que souberam entender algumas medidas restritivas adotadas, por sua compreensão, assim como pelas sugestões e críticas construtivas encaminhadas.

É grande minha satisfação de passar o timão ao Almirante Prado Maia, que, tenho certeza, saberá, com sua Diretoria, navegar nosso barco por rumos seguros e a destinos auspiciosos, graças à sua reconhecida capacidade intelectual, objetividade e discernimento.

Desejo-lhes muitos bons ventos! Viva o Clube Naval! ■

Luiz Fernando Palmer Fonseca

Almirante de Esquadra (Ref^o) • 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 (Refº-FN) 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 131 • Nº 406

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

A Armada Imperial na Guerra da Independência

O ano de 1823 foi decisivo para que a proclamação de D. Pedro feita no ano anterior, às margens do Ipiranga, ecoasse em todos os rincões do Brasil, particularmente na Bahia, no Maranhão, Grão-Pará e na Cisplatina, onde tropas portuguesas e interesses comerciais voltados para Lisboa tiveram que ser vencidos para assegurar a Independência do Brasil e a integridade do seu território.

Nesse cenário, teve atuação marcante a Armada Imperial, organizada por D. Luiz da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio, primeiro brasileiro nato a ocupar o cargo de Ministro da Marinha, como bem mostram os artigos desta edição, que descrevem as principais ações da Esquadra na Guerra da Independência, além dos textos referentes aos diferentes segmentos da Marinha que contribuem para o sucesso do emprego do Poder Naval.

Os valores forjados em 1823 foram fundamentais para que aquela novel Esquadra evoluísse e, em 11 de junho de 1865, assegurasse a vitória em Riachuelo, mostrada na Seção de Filatelia, alcançando grande repercussão além-mar, conforme a alocução proferida pela Professora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva durante a Sessão Magna do Clube Naval alusiva a essa efeméride.

Esses valores, inscritos na Rosa das Virtudes, ainda são cultivados por todos nós, da mesma forma que prossegue a evolução da Marinha, tanto nos meios empregados como na estrutura organizacional e na capacitação do pessoal, como podemos ver no artigo referente ao Comando de Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais e, em especial, na entrevista deste trimestre, com duas das primeiras Guardas-Marinha do Corpo da Armada e do CFN formadas pela Escola Naval.

Como ocorre em todas as edições da Revista, agradecemos aos sócios pelos textos enviados, que proporcionam uma grande variedade de temas apresentados, sempre com qualidade, assegurando agradáveis momentos de leitura. ■

José Henrique Salvi Elkfury
Contra-Almirante (Refº-FN) • Diretor Cultural

CÍRCULO LITERÁRIO

Dia 5 de abril, no auditório da Sede Social, foi realizado o tradicional Recital Literário juntamente com o Encontro de Poetas, eventos organizados pelo Círculo Literário do Clube Naval. Em 17 de maio, também no auditório, aconteceu o 8º Seminário Literário, com três palestrantes que discorreram sobre autores brasileiros. Ambos os eventos atraíram expressivo número de convidados dedicados à literatura e possuem como objetivos integrar os participantes do Círculo Literário e incentivar os sócios a participarem das atividades por ele desenvolvidas.



SALÃO DO MAR

Foi inaugurada, no dia 27 de abril, a 29ª edição do Salão do Mar do Clube Naval, com uma exposição de 147 obras de um total de 91 talentosos artistas. A cerimônia de premiação foi realizada no Salão dos Conselheiros da Sede Social, onde os autores foram agraciados com certificados e troféus. Em seguida, dando início à exposição, o Presidente do Clube abriu as portas do Salão Nobre, acompanhado do CMG (Refº) Hugo Bernardi Junior e da Presidente da Academia Brasileira de Belas Artes, Vera Gonzalez. O prêmio aquisição deste ano foi para a obra *Barcos ancorados no cais*, do artista Jesus.

DIA DAS MÃES

Na tarde do dia 16 de maio, o Departamento Social do Clube Naval, em parceria com a Caixa Beneficente do Clube Naval (CABENA), realizou, no Salão dos Conselheiros, um agradável evento comemorativo em homenagem ao Dia das Mães. Como parte das atrações, o encontro contou com mural de fotos, degustação de bebidas, distribuição de brindes, *coffè break* e salão de beleza. O evento contou com a participação de grande número de sócias e convidadas.



PALESTRAS

Neste trimestre, dando continuidade ao propósito de ampliar o debate acerca de temas de grande relevância para a sociedade, foram realizadas sete palestras como parte da programação dos Grupos de Interesse, bem como do ciclo de palestras promovido pela Presidência. Aos interessados, as gravações dos eventos estão disponíveis na página do Clube Naval Sede Social no YouTube.

PALESTRAS DA PRESIDÊNCIA

1. Rússia x Ucrânia - um ano de conflito (19/04)

Organizada pelo Grupo de Interesse em Defesa e Segurança (GIDS)
Palestrantes:

CMG (RM1) Leonardo Faria de Mattos

Coordenador do Núcleo de Conjuntura da EGN

CMG (RM1-FN) José Emilio de Oliveira Rodrigues

Chefe do Departamento de Pesquisa do Comando do Desenvolvimento Doutrinário do CFN

2. Pensão Militar e Pensão Especial do ex-Combatente (11/05)

Palestrante: **Dr. Maurício Fariña**

Professor da Pós-Graduação em Direito Militar da PUC Minas

3. A inserção das pessoas com deficiência (PcD) no mercado de trabalho (24/06)

Palestrante: **Jussara Xavier**

Pedagoga e Orientadora Educacional

4. Desafios para o futuro do Corpo de Fuzileiros Navais (29/06)

Palestrante: **Alte Esq (FN) Carlos Chagas Vianna Braga**

Comandante-Geral do CFN

GRUPO DE INTERESSE EM ECONOMIA DO MAR (GIEM)

5. Gestão do ciclo de vida dos navios (14/04)

Palestrantes:

CMG (RM1) José Corrêa Paes Filho

Gerente de Desenvolvimento de Negócios da Ghenova Brasil

Engenheiro Naval Daniel Hernanz Gómez

Diretor da empresa espanhola Ghenova Siman

6. As Perspectivas da Economia do Mar no Rio de Janeiro (22/06)

Palestrante: **Professor Marcelo Simas**

Professor de Geopolítica das Energias e Sustentabilidade (UFRJ, PUC-Rio, IBMEC, UnIBP, UFF, UCAM etc.)

GRUPO DE INTERESSE EM CIÊNCIA, TECNOLOGIA, MATEMÁTICA E INOVAÇÃO (CTEMI)

7. Cibersegurança no Metaverso e Blockchain (15/05)

Palestrante: **CMG (RM1-IM) Paulo Sergio Pagliusi**

CIO da Apex-Brasil e Diretor da ISACA Rio de Janeiro Chapter

1



2



3



4



5



6



7



LANÇAMENTO DE LIVROS



Neste trimestre, o Clube realizou, respectivamente, nos dias 18 e 25 de maio, o lançamento e sessão de autógrafos das obras *Jogada de Mestre* e *Direito Previdenciário Militar e o ex-Combatente*. A primeira tem como autores um grupo de sete professores de negociação que, durante mais de um ano, reuniu-se para debater e estudar táticas acerca do tema. Já o livro sobre Direito Previdenciário Militar é de autoria do Dr. Maurício Fariña, Professor da Pós-Graduação em Direito Previdenciário Militar e Direito Internacional Humanitário da PUC Minas. Ambos os eventos aconteceram no Salão Nobre da Sede Social, contando com um admirável cenário composto pela exposição de quadros dos artistas que participaram da 29ª edição do Salão do Mar.



ELEIÇÃO



No dia 18 de maio foi realizada a Assembleia Geral Ordinária para a eleição da nova Diretoria do Clube Naval, do Conselho Diretor e do Conselho Fiscal para o biênio 2023-2025. Foi eleita a chapa presidida pelo Almirante de Esquadra (Refº) João Afonso Prado Maia de Faria.

CURSOS DA FEMAR

O Clube Naval, em parceria com a FEMAR, oferece ao longo do ano uma programação variada de cursos gratuitos para seus associados. Neste trimestre, foram oferecidos os de "Estratégias de Negociação" e "Risco Ambiental", ministrados pelas professoras Valdenize Pereira Oliveira e Bianca Amorim, respectivamente.



Acima, o encerramento do curso sobre 'Estratégias de Negociação'. À esquerda, turma de 'Risco Ambiental'

VISITA DO SECRETÁRIO GERAL DA OHI



Almirante Palmer entrega ao Dr. Mathias Jonas a obra de sua autoria, *História da Hidrografia no Brasil*

No dia 30 de maio, o Secretário Geral da Organização Hidrográfica Internacional (OHI), Dr. Mathias Jonas, visitou o Clube Naval, sendo recepcionado pelo Presidente com um almoço, no 6º andar. A visita se deu no contexto da vinda do Dr. Mathias para a 20ª Conferência da *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities* (IALA), na qual proferiu a palestra de abertura.



Na foto à esquerda, também estão os Comandantes Reinert e Rocher (nas extremidades), da Assessoria Internacional da DHN, o Alte Lawrence e o Diretor de Hidrografia e Navegação, Alte André Macedo

158º ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO



O Clube Naval, por ocasião das comemorações do 158º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, ofereceu aos sócios e convidados um Concerto de Gala apresentado pelo Coro Feminino de Oficiais da Marinha.

Na ocasião, foi realizada a inauguração do busto do Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh, doado pela renomada escultora Jo Grassini, cujos alunos participam com frequência das exposições de artes do Clube, tendo sido premiados em diversas ocasiões.



À direita, o busto do GM Greenhalgh modelado em cerâmica com pátina pela artista Jo Grassini e doado ao Clube Naval





Sessão Magna

CLUBE NAVAL CELEBRA O DIA DA MARINHA E OS SEUS 139 ANOS

Na noite de 11 de junho, o Clube Naval realizou Sessão Solene alusiva ao Dia da Marinha, ainda em formato restrito, para homenagear os heróis que nesta data, há 158 anos, garantiram a vitória na Batalha Naval do Riachuelo, e também para comemorar os 139 anos de fundação do Clube.

A cerimônia teve início às 20h, com a apresentação da Mesa composta pelo então Presidente do Clube Naval, Almirante de Esquadra (Refº) Luiz Fernando Palmer Fonseca, pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, pelo Presidente eleito para o biênio 2023-2025, Almirante de Esquadra (Refº) João Afonso Prado Maia de Faria, pelos ex-Ministros da Marinha, Almirante de Esquadra (Refº) Alfredo Karam e Almirante de Esquadra (Refº) Mauro Cesar Rodrigues Pereira, pelo Presidente do Clube de Aeronáutica, Major Brigadeiro do Ar Marco Antonio Carballo Perez, e pelo Presidente do Clube Militar, General de Brigada Sérgio Tavares Carneiro.

Após a execução do Hino Nacional, foi convidada a Professora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva para proferir a alocução comemorativa.

Em seguida, realizou-se a premiação da edição de 2023 dos Concursos "Almirante Jaceguay" e "Marquês de Tamandaré", cujos temas foram, respectivamente, "Marinha do Brasil: rumo a 2040" e "Almirante Luiz da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio".

Após a premiação, foi realizada a transferência do cargo de Presidente do Clube Naval, dando posse ao novo Presidente, à Diretoria e aos Conselheiros eleitos na Assembleia Geral Ordinária do dia 18 de maio de 2023.

O evento foi transmitido ao vivo e está disponível no Canal do Clube Naval no YouTube. ■



Para assistir à Sessão Magna, acesse o QR code



Almirante Palmer entrega o prêmio ao CF (RMI-T) Mário Roberto de Souza Lima, vencedor do Concurso "Marquês de Tamandaré"



A CC (IM) Pauleniza de Castro Predes, representando o CC (EN) Marcelo de Oliveira Predes, recebe do Comandante da Marinha o prêmio de vencedor do Concurso "Almirante Jaceguay"



Almirante Palmer transfere o cargo de Presidente do Clube Naval ao Almirante Prado Maia



ALOCUÇÃO PROFERIDA PELA PROF.^ª JÉSSICA GONZAGA

"The Great Naval Battle in South America⁽¹⁾": as narrativas internacionais sobre a Batalha do Riachuelo

A história discutirá a importância dessa vitória, que, a não ser nossa, daria aos paraguaios o domínio no Rio da Prata, até que lenta e dificilmente obtivéssemos a vitória⁽²⁾, escreveu o Ministro da Marinha, Francisco de Paula da Silveira Lobo em seu relatório do ano de 1865. É consenso a interpretação sobre o caráter decisivo da Batalha Naval do Riachuelo para a vitória aliada durante a Guerra da Tríplice Aliança, assim como o seu papel identitário na construção da história naval brasileira. Renuncia-se a uma explanação descritiva nacional a fim de propor uma exposição analítica sobre como esse episódio foi retratado sob a perspectiva do outro, ou seja, o

estrangeiro, a fim de contribuir com subsídios para entender a força que as narrativas históricas possuem na projeção de poder, no simbolismo e no caráter diplomático de uma Força Naval. A história é como o mar: nos liberta e nos convida a navegar em direção a novos horizontes. Conforme escreveu a poetisa norte-americana Emily Dickinson: "Não há melhor fragata que um livro para nos levar a terras distantes⁽³⁾".

O período oitocentista foi marcado pela ascensão dos Estados Nacionais e transformações no *modus operandi* da guerra. Ao avaliar esse fenômeno, o estrategista Clausewitz reconheceu o conflito armado como um instrumento da política com fins violentos. Infelizmente, não viveu o bastante para vislumbrar o impacto da Primeira Revolução Industrial no âmbito político, tático e estratégico. A partir das guerras napoleônicas, um novo fenômeno abalou as estruturas do ocidente: as guerras totais cujo con-

ceito foi construído a partir da análise histórica de como a guerra, orientada pelos objetivos políticos, estabelecidos pelos interesses nacionais, emprega a mobilização social e a tecnologia industrial para ampliar sua capacidade de violência, sem distinção do inimigo combatente ou não combatente. Como resultado, é responsável por transformações no seio das relações civis-militares mediante a profissionalização das Forças Armadas, ao mesmo tempo que foi também responsável pela ascensão do militarismo.

Durante a modernidade, a Guerra da Crimeia (1853-1856), a Guerra Civil-Americana (1861-1865), a Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai (1865-1870) e as Guerras de Unificação da Alemanha (1864-1870) refletiram como as novas inovações ampliaram o potencial de extermínio e introduziram novos atores civis com capacidade de influenciar no conflito. Principalmente após o advento da fotografia, o papel da imprensa ficou evidente, mediante a formação de uma opinião pública.

As narrativas, sobretudo, das guerras e dos heróis nacionais detinham a função política de forjar as identidades das comunidades imaginadas⁽⁴⁾, fortalecer a ideologia do Estado e estimular o patriotismo. Nesta conjuntura, um discurso historiográfico também era construído, articulando a história com as questões nacionais, corroborando com a relevância das Forças Armadas nesse processo. Ao lado das obras, a imprensa internacional também passava a apresentar e discutir as questões afetas às guerras, à ciência e à tecnologia voltada para o desenvolvimento dos Exércitos e das Marinhas⁽⁵⁾.

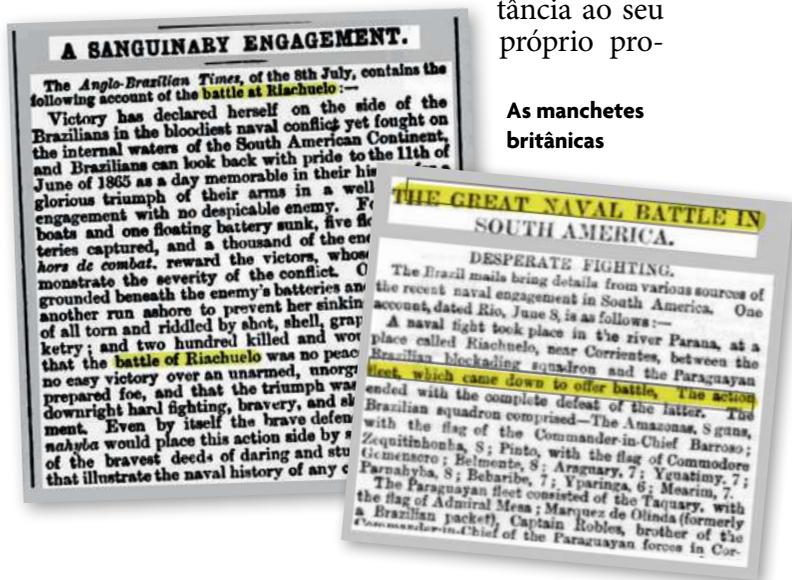
Nos anos de 1850, as guerras totais revelaram as transformações no campo da estratégia naval. As marinhas de guerra estavam experimentando um desenvolvimento ainda na propulsão mista (vela e vapor), quando foram acrescentados novos armamentos, e um novo sistema defensivo, a couraça de ferro. Esses confrontos tornaram-se um espaço de experiência das Forças Navais, que viabilizaram um horizonte de expectativa no qual sua função estratégica ampliou-se, quando obteve maior capacidade ofensiva, tornando-se instrumento diplomático e militar cuja prática foi executada na adoção da diplomacia das canhoneiras a partir da segunda metade do século 19. Como brilhantemente observado por Machado de Assis em sua crônica: “Balzac, notando um dia que os marinheiros quando andam em terra bordejam sempre, encontrou nisso a razão de se irem empregan-

do alguns homens do mar na arte diplomática. Donde se conclui que o marinheiro é a crisálida do diplomata⁽⁶⁾”.

As grandes potências europeias, ao reforçarem a importância do domínio das comunicações marítimas para a formação e manutenção dos seus impérios, apoiaram seu poder também no simbolismo de seus navios. Na paz, usavam sua capacidade dissuasória mediante a demonstração de sua capacidade ofensiva a partir dos elementos visíveis do material flutuante e, quando necessário, da ameaça da guerra. Diante da impossibilidade de resolver a controvérsia de modo pacífico, os objetivos políticos e econômicos eram alcançados por meio da batalha naval decisiva.

A escrita da história e o papel da imprensa na formação da opinião pública, na era das guerras totais, tornaram-se dois recursos estratégicos explorados pelo Estado a fim de perpetuar seu poder no cenário internacional como também pelas próprias instituições militares com o propósito de reforçar seus papéis como agente executor dessa política.

Nessa conjuntura histórica, encontrava-se a Armada Imperial que, desde 1838 era incluída como parte integrante de um projeto político de fortalecimento da instituição monárquica não somente na manutenção da ordem interna, mas no âmbito regional e global, a fim de executar junto ao corpo diplomático uma política externa ativa para, nas palavras do Ministro dos Negócios Estrangeiros, Visconde do Uruguai, “fazermos fortes, importantes e conhecidos⁽⁷⁾”. Quando a Guerra da Tríplice Aliança abalou a América do Sul, a Marinha Imperial experimentou sua primeira e única guerra total como principal ator beligerante e desempenhou funções políticas e militares para garantir a vitória, em concomitância ao seu próprio pro-



As manchetes britânicas

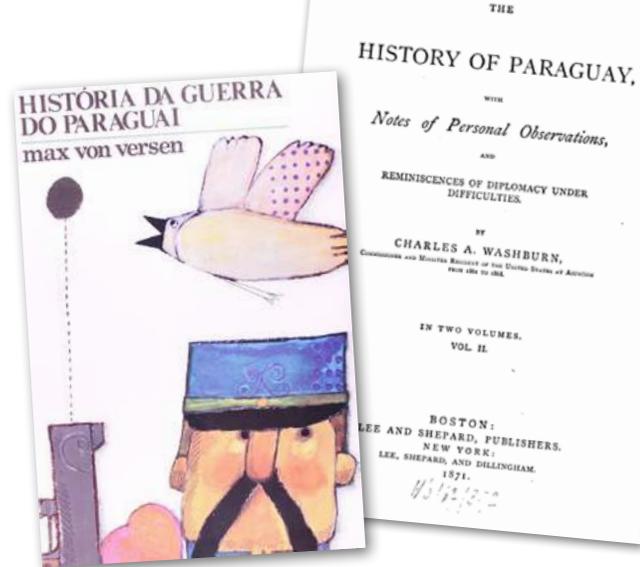
cesso de modernização e consolidação como uma Força Naval da era do vapor e do ferro. A Batalha do Riachuelo foi um importante feito que não só garantiu a destruição de grande parte da esquadra inimiga e o estabelecimento do bloqueio naval no Rio Paraná, mas também demonstrou a capacidade tática, estratégica e política da Armada Imperial. A sua atuação foi então retratada em diferentes obras memorialísticas escritas por estrangeiros que testemunharam o conflito e, além disso, foi divulgada pela imprensa internacional.

No recém-criado Império Alemão, resultado das Guerras de Unificação, ao final da década de 1870, o mercenário prussiano, o Major Max Von Versen escreveu a obra *História da Guerra do Paraguai*, encomendada pela Sociedade Militar e o Grêmio Científico de Berlim. Apesar de suas críticas às operações militares aliadas, devido à sua prisão pela Marinha Imperial quando tentava seguir para Assunção, desrespeitando o bloqueio, a batalha do Riachuelo foi relatada reforçando a superioridade da Força Naval perante os erros táticos dos paraguaios:

Para a flotilha paraguaia, a única probabilidade de sucesso consistia na abordagem, mas o Capitão Mesa cometeu grande erro de tática. Devia, aproveitando o impulso da corrente, vir emparelhar-se imediatamente com os navios brasileiros: ao invés disso, resvalou por eles, fazendo fogo e pondo-lhes um vapor fora de combate. Foi parar quilômetro e meio mais abaixo e, subindo depois, atirou-se sobre o inimigo que, deste modo, teve tempo de se dispor para a luta e de ir-lhe ao encontro. Não tardou a manifestar-se a superioridade da artilharia e dos navios brasileiros ⁽⁸⁾.

Cabe ressaltar que essa “superioridade” ficou evidente após a volta tática da Esquadra e ao emprego decisivo da Fragata “Amazonas”. É interessante que os aspectos táticos da Guerra do Paraguai foram alvo de estudo para um Império em busca do exercício de uma hegemonia cujas Forças Armadas adotaram um imperialismo da estratégia perante a política, rompendo com Clausewitz, defendendo que “Quando a guerra é decidida, o propósito militar se substitui aos fins políticos ⁽⁹⁾”. Portanto, o interesse germânico na guerra total sul-americana pode ser justificado a partir do pensamento do pai da *Realpolitik* Otto Von Bismarck: “Os tolos dizem que aprendem com a experiência. Eu prefiro tirar proveito da experiência alheia ⁽¹⁰⁾”.

Houve quem aventurou-se em escrever narrativas controversas sobre a atuação da Marinha



Imperial, fornecendo a nós historiadores a excitação necessária para executar a análise interna dos testemunhos, iniciando pela hermenêutica e procedendo à crítica externa ⁽¹¹⁾. O representante dos Estados Unidos em Assunção, o diplomata Charles Washburn escreveu a obra *The History of Paraguay with notes of personal observations and Reminiscences of Diplomacy under difficulties* em 1871. O autor narrou a atuação da Fragata “Amazonas”, reduzindo o papel de Francisco Manuel Barroso mediante a descrição de um sentimento de medo que haveria tomado conta do oficial, impedindo-o de realizar qualquer liderança na manobra: “O Almirante estava assustado demais para dar uma ordem. Ele sentou-se em sua cabine, literalmente paralisado, com medo e impossibilitado de falar. Quando invocado por um subordinado para dar ordens à frota, ele ficou parado e sem palavras (tradução livre) ⁽¹²⁾”. Após justificar a imobilidade do chefe de Divisão, atribuiu ao piloto do navio a autoria da manobra:

A Esquadra, no entanto, tendo descido novamente, deu meia-volta, se posicionou e avançou entre os paraguaios. Foi um homem corajoso o responsável por mudar o destino do dia e converter o que de outra forma teria sido uma derrota vergonhosa em uma vitória notável. Este era um italiano, o piloto da Amazonas. Vendo tudo a favor dos paraguaios e ninguém para dar ordens, assumiu a responsabilidade de agir sem eles (tradução livre) ⁽¹³⁾.

Na historiografia naval brasileira, foi comprovada que essas narrativas são inverossímeis. A manobra de abalroamento foi idealizada e supervisionada por Francisco Manuel Barroso, a partir dos conhecimentos do prático Bernardino Gustavino. Portanto, respeitava-se a ordem de seu comandante conforme a hierarquia a

bordo. Mas, afinal, o que está por trás do discurso do diplomata norte-americano?

O seu discurso almeja reduzir o papel protagonista da Marinha Imperial visto que ele foi alvo da Força Naval brasileira que atrasou seus planos de chegada à República do Paraguai. Desde abril de 1866, o representante norte-americano almejava iniciar a viagem para assumir seu posto na capital. No entanto, o Vice-Almirante Tamandaré negou a passagem:

Respondi-lhe que não podia permitir sua passagem que começadas as operações vivas contra o território inimigo eu não podia consentir na passagem de pessoas ou navios de qualquer classe, categoria, ou nação que fossem; mantendo assim em toda a sua plenitude o direito que tem o Império de hostilizar o Paraguai por todos os meios ao seu alcance compatíveis com o nosso estado de civilização ⁽¹⁴⁾.

O Comandante em Chefe da Esquadra, nomeado também como diretor político tomou sua decisão conforme sua percepção de ameaça:

Acrescentei que, não havendo no Paraguai súditos da União, a ida do ministro só produziria animar a vaidade do presidente Lopez, que fazia crer a seus miseráveis soldados que contava com o apoio da União Americana, de modo que esses desgraçados, imbuídos nesta ilusão, tornariam mais encarniçada a resistência contra a cruzada civilizadora da tríplice aliança ⁽¹⁵⁾.

Verifica-se, portanto, que detrás dessa narrativa está um testemunho que não é imparcial e ao executarmos a crítica sobre ele, vislumbra-se uma Força Naval brasileira que atuava de forma realista a fim de garantir a manutenção do poder do Estado brasileiro no teatro de operações.

Retomando ao 11 de junho, escreveu o Ministro da Marinha: “o combate de Riachuelo, ato de bravura, ousadia e inteligência de um chefe venerável, e de alguns jovens comandantes, mereceu descrição minuciosa, e a crítica profissional dos primeiros jornais da Europa ⁽¹⁶⁾”. No Império Britânico, maior do mundo e erguido sob um poderoso poder naval, diversos veículos difundiram os feitos da Armada Imperial. Na Escócia, o jornal *Dundee Advertiser* a retratou como “a maior batalha da América do Sul”, destacando os seguintes aspectos: a manobra da Fragata “Amazonas”, o heroísmo dos soldados brasileiros ao executarem a abordagem contra os navios paraguaios e a relevância da batalha

avaliada pelos escoceses como: “a derrota completa dos paraguaios” após o aniquilamento.

Até na Oceania, os feitos heroicos da Esquadra brasileira em Riachuelo foram anunciados, permitindo que o poder do Império do Brasil fosse divulgado até na Nova Zelândia. O jornal *Lyttelton Times*, na cidade de Christchurch escreveu “*The Battle of Parana*” no qual promoveu a análise da importância estratégica. Inicialmente, exaltou a bravura dos Comandantes Barroso e Gomensoro e os “efeitos políticos do confronto” para o Brasil tendo em vista que a ação da Marinha Imperial impediu que Solano López capturasse os navios e obtivesse o comando do rio e acesso marítimo. Caso contrário, o Presidente paraguaio poderia realizar seus desígnios e ameaçar as cidades platinas e o Brasil em caso de conquista do domínio do mar ⁽¹⁷⁾.

Na Inglaterra, o *Trowbridge Chronicle* publicou o artigo intitulado “*A Sanguinary Engagement*”, demonstrando a importância desse conflito:

A vitória declarou-se ao lado dos brasileiros no mais sangrento conflito naval já travado nas águas internas do continente sul-americano, e os brasileiros podem olhar com orgulho para o dia 11 de junho de 1865 como um dia memorável em sua história por um glorioso triunfo de suas armas em um confronto bem disputado sem nenhum inimigo desprezível. Os feridos testemunham que a batalha do Riachuelo não foi um desfile pacífico, nem uma vitória fácil sobre um inimigo desarmado, desorganizado ou despreparado, e que o triunfo foi o resultado de uma luta dura, bravura e gestão hábil ⁽¹⁸⁾.

Vislumbra-se, portanto, um reconhecimento internacional obtido pela Marinha Imperial, inclusive, pela opinião pública da então maior potência naval do mundo. Nesse sentido, a batalha do Riachuelo contribuiu para reforçar o respeito à Esquadra, portanto, o seu simbolismo. Conforme o *Trowbridge Chronicle*: “esta ação deve estar lado a lado com alguns dos mais bravos feitos de heroísmo ousado e obstinado que ilustram a história naval de qualquer país ⁽¹⁹⁾”.

O estrategista norte-americano Liddell Hart defende a importância da história para os estudos estratégicos. Segundo ele: “seu valor prático é preponderante para a formação e desenvolvimento mental do militar ⁽²⁰⁾”. Nessa relação entre presente-passado, 158 anos depois, identificar a origem da Marinha do Brasil, respeitar sua história e defender sua memória é perpetuar um

legado de protagonismo no desenvolvimento da consciência marítima nacional, conforme o objetivo da contemporânea Política Nacional de Defesa. Parafraçando o ex-Presidente francês Charles De Gaulle, todos possuem uma “*Une certaine idée*”⁽²¹⁾ da Marinha brasileira, conforme demonstrado. Mas, afinal, qual ideia que nós, brasileiros, devemos ter? Uma Força Naval cuja história foi marcada por glórias e difundida nos confins do mundo, é capaz, no presente, de usar seu passado para corroborar sua capacidade dissuasória e afirmar-se como um instrumento soberano e invicto de poder do Brasil no âmbito internacional. ■

REFERÊNCIAS

- (1) “A maior batalha naval da América do Sul” (tradução livre). S/A. The great naval battle in South America. In: Dundee Advertiser. Escócia, 07 ago. 1865. In: THE BRITISH NEWSPAPER ARCHIVE. Disponível em: <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/viewer/bl/0000295/18650807/038/0004>, acesso 04 mar. 2023.
- (2) MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do ano de 1865 apresentado pelo Ministro Francisco de Paula da Silveira Lobo apresentado à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1866, p. 11.
- (3) DICKINSON, Emily. *The complete poems of Emily Dickinson*. Massachusetts: Back Bay Books, 1976, p. 125.
- (4) ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, pp. 32-33.
- (5) ARIAS NETO, José Miguel. Imprensa Militar: guerra e transferência da tecnologia para a Marinha no Brasil Oitocentista. In: RIBEIRO, Gladys Sabina; CAMPOS, Adriana Pereira. (org.). *História sobre o Brasil no Oitocentos*. São Paulo: Alameda, 2016, p. 227.
- (6) ASSIS, Machado. Crônicas. In: *Cadernos do CHDD*. Brasília: Editora Alexandre de Gusmão, ano 7, v. 12, 2008, p. 332.
- (7) Ver: AUBERT, Pedro Gustavo. 'Fazermos-nos fortes, importantes e conhecidos': o Visconde do Uruguai e o direito das gentes na América (1849-1865). 2017. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. doi:10.11606/T.8.2017.tde-06062017-132617. Acesso em: 2023-06-05.
- (8) VERSEN, Max Von. *História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: USP, 1976, p. 78.
- (9) BERNHARDI, Friedrich. In: COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de Estratégia*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010, p. 90.
- (10) HART, B. H. Liddell. *As grandes guerras da história*. São Paulo: IBRASA – Instituição Brasileira de Difusão Cultural, 1963, p. 03.
- (11) CARDOSO, Ciro Flamarion. VAINFAS, Ronaldo. História e Análise de Textos. In: _____. *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 375.
- (12) Ver: WASHBURN, Charles A. *The History of Paraguay with notes of personal observations and Reminiscences of Diplomacy under difficulties*. Boston: Lee and Shepard Publishers, 1871, v. 2, p. 72.
- (13) *Idem*.
- (14) 1866, 04, 09. Ofício do Comandante em Chefe das Forças Navais, Vice-Almirante Tamandaré à Missão Especial sob chefia de Francisco Otaviano Rosa. In: MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS. Op. Cit., p. 28.
- (15) *Idem*.
- (16) MINISTÉRIO DA MARINHA. Op. Cit.
- (17) S/A. The Battle of Parana. In: *Lyttelton Times*, 30 out. 1865. In: THE BRITISH NEWSPAPER ARCHIVE. Disponível em: <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/viewer/bl/0003346/18651030/041/0003>, acesso em 05 mar. 2023.
- (18) S/A. A Sanguinary Engagement. In: *Trowbridge Chronicle*, Londres, 12 ago. 1865. In: THE BRITISH NEWSPAPER ARCHIVE. Disponível em: <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/viewer/bl/0004281/18650812/016/0002>, acesso em 05 mar. 2023.
- (19) *Idem*.
- (20) HART, B. H. Liddell. Op. Cit. p. 04.
- (21) “uma certa ideia” (tradução livre). Ver: JACKSON, Julian. *De Gaulle: Une certaine idée de la France*. Paris: Seuil, 2019.

DISCURSO DE PASSAGEM DA PRESIDÊNCIA PROFERIDO PELO ALMIRANTE PALMER

Há 137 anos, em 11 de junho de 1886, era realizada no Clube Naval, com a presença do Imperador Dom Pedro II, a primeira Sessão Magna comemorativa aos heróis da Batalha Naval do Riachuelo, dando origem ao fato de estarmos aqui hoje reunidos, o que de modo eloquente mostra o zelo que o nosso Clube tem para com as tradições e para com a Marinha.

Não poderia ser outro, portanto, o sentimento de orgulho que sinto por ter tido a honra de presidir esta centenária Instituição nos últimos dois anos e de passar a compor a lista dos Chefes Navais que tiveram o privilégio de fazê-lo.



Ao longo da nossa gestão procurei manter fidelidade às propostas da plataforma com a qual fomos eleitos. Não julgo adequado elencar realizações, mesmo porque elas se devem muito mais aos membros da Diretoria, assessores e funcionários. Entretanto, penso ser importante registrar aqueles princípios e objetivos que nos nortearam, por acreditar que eles continuarão a orientar a administração do Clube. Nesse sentido, o estreito vínculo com a Marinha; a aproximação com a jovem oficialidade; o incentivo ao conceito de Praça d'Armas da Reserva; a satisfação do sócio e o princípio de um só clube, administrado de modo integrado e que tem no Presidente seu maior responsável, balizaram nossos objetivos, dentre os quais destaco: os aprimoramentos dos planejamento, execução e controle orçamentário e financeiro; do controle interno; da atividade de comunicação social; da gestão dos recursos humanos; da gestão e proteção dos dados, da adequação às normas ambientais e de segurança; dos processos jurídicos, assim como o estímulo às atividades culturais e artísticas, à efetivação dos Grupos de Interesse, às atividades náuticas e à valorização dos funcionários.

Todas essas ações foram diretamente executadas ou supervisionadas pelos membros da Diretoria a quem expressei sinceros agradecimentos e admiração pelo trabalho abnegado que dia a dia concretizaram. Menciono, em especial, os Almirantes Lawrence e Lima que, como Vice-Presidentes, me assessoraram diretamente e que muito realizaram para aprimorar a administração do Clube.

Aos nossos funcionários, externo meu muito obrigado pela maneira dedicada e harmoniosa com que desempenharam suas funções, o que certamente demonstra espírito de corpo e se reflete na satisfação dos sócios.

Expressei meus agradecimentos, também, aos membros do Conselho Diretor e do Conselho Fiscal, em especial aos seus presidentes, respectivamente, o Almirante de Esquadra Prado Maia e o Vice-Almirante Menezes, pelo zelo e presteza com que executaram suas atribuições, em muito contribuindo para facilitar a administração do Clube e para mantê-la dentro dos limites estatutários.

Manifesto um agradecimento especial aos Presidentes dos Clubes Militar e de Aeronáutica, respectivamente, General de Brigada Sérgio e Major Brigadeiro do Ar Perez, pela camaradagem e cooperação no trato dos assuntos comuns às nossas Instituições ao longo dos últimos dois anos. No âmbito da

Comissão Interclubes, tenho certeza de que nossas constantes interações, principalmente nos momentos sensíveis da Política Nacional, foram fundamentais para o alcance do propósito da Comissão, bem como para expressar a posição dos Clubes perante a sociedade. Muito agradeço também aos membros integrantes daquela Comissão, pela assessoria sempre leal e oportuna com que nos brindaram.

Não posso deixar de registrar meu agradecimento àqueles que representam a razão de ser do Clube Naval, nossos associados. Principalmente aos que souberam entender as medidas restritivas durante a pandemia e aos que participaram construtivamente com suas sugestões, críticas e opiniões, externo o meu muito obrigado.

Cumprindo norma estatutária, a Sessão Magna de hoje destina-se também a empossar Presidente, Diretoria e membros dos Conselhos Diretor e Fiscal eleitos em 18 de maio último, para o biênio 2023-2025. Assim, nesta ocasião, tenho a enorme satisfação de passar o timão ao Almirante Prado Maia, que tenho a certeza saberá, com sua Diretoria, governar nosso barco por rumos seguros e a destinos auspiciosos, mercê de sua reconhecida capacidade intelectual, objetividade e discernimento. O Almirante Prado Maia carrega em seu nome e em suas atitudes belíssimas páginas das tradições da Marinha e deste Clube, as quais, com sua posse, enobrecem ainda mais o culto a essa virtude tão cara a todos nós, marinheiros.

Bons ventos ao novo Presidente e à sua Diretoria! Viva o Clube Naval! ■

DISCURSO DE POSSE DO ALMIRANTE PRADO MAIA

O Alte Palmer deu à chapa de sua campanha à presidência do Clube Naval o título – Nosso Clube. E, por muitas vezes, no relacionamento próximo que tivemos, por força de nossos cargos na administração que passa, fez questão de reafirmar sua convicção de que servimos aos sócios e nosso principal objetivo deve ser que o Clube responda, da melhor maneira possível, às suas aspirações, desejos e necessidades. Tendo tomado posse em plena pandemia, seu foco foi manter o Clube funcionando, dentro do possível, cumpridas as normas e restrições, mas atendendo aos sócios em tudo que estivesse dentro de sua capacidade. Independentemente dessas dificuldades, deixou a sua marca na história do Clube, conse-

guindo avanços na área de gestão administrativa e financeira, e mantendo o padrão de qualidade no atendimento aos sócios. Creio que é justo o registro da habilidade de nossos ex-Presidentes – Almirantes Monteiro Lopes e Palmer – que, com mão firme ao timão, governaram o Clube neste difícil período, conduzindo-o a porto seguro, em meio a mares somente navegados há mais de um século.

Ao ser convidado para substituí-lo, entendi que devia ser o meu objetivo principal a continuidade da gestão modernizadora e aperfeiçoadora que vem sendo aplicada ao Clube; e que testemunhei de perto, ao participar, nos últimos seis anos, do Conselho Diretor, nos últimos dois como seu Presidente. Ao estabelecer a composição de minha chapa e selecionar um lema, foi quase uma decisão natural escolher o mesmo nome que o Almirante Palmer deu à sua chapa, em um claro recado de continuidade e aderência aos rumos que imprimiu ao Clube.

Fui, também, motivado a aceitar seu honroso convite pela oportunidade de retornar ao Clube tudo o que recebi nesses muitos anos em que sou sócio efetivo, já remido nos dias de hoje, além da oportunidade ímpar de, em uma maneira especial, terminar o mandato de meu pai, Alte Newton Braga de Faria, como Presidente do Clube Naval, interrompido por seu falecimento. O fato de termos entre nós, nesta noite, o Almirante de Esquadra Alfredo Karam, concede um brilho especial a esta cerimônia. Ex-Ministro da Marinha, ex-Presidente do Clube Naval, e símbolo e exemplo de Chefe Naval para as gerações de oficiais de Marinha aqui representadas, o Almirante Karam prestigia de modo pessoal o filho do seu amigo Braga, o João Afonso, que viu de calças curtas, e que procura seguir respeitosamente suas águas, atento à esteira do respeitado Chefe Naval.

A data de hoje nos faz rememorar a Batalha Naval do Riachuelo, nas palavras de um ilustre Chefe Naval – “uma batalha importante por aquilo que teve de novidade, reproduzida e difundida na Europa semanas depois, por ter sido uma batalha taticamente inovadora e revolucionária, efeméride imortal pelas suas consequências”. E que nos legou exemplos de bravura, dedicação e amor à Pátria, de cumprimento do dever a todo custo, do exercício, no ardor da batalha, das qualidades enumeradas na Rosa das Virtudes de nossa Marinha. Os homens que defenderam nosso Pavilhão, alguns com o sacrifício da própria vida, nos servem de exemplo e inspiração até os dias de hoje.



Comemoramos, também, o centésimo trigésimo nono aniversário do Clube Naval, fundado por oficiais do porte de Saldanha da Gama, Batista das Neves e Maurity, visando, como afirmou Didio Costa – “Naquele tempo, os mais destros oficiais sentiram a necessidade de reuniões, nas horas remansosas de folga, para troca de ideias e afetos revendo-se numa sala tranquila de clube.” Nosso Clube tem sido citado como “a Casa dos Homens do Mar” e “Nossa última Praça d’Armas”, e é nosso objetivo que assim continue.

Ainda hoje, a nova Diretoria toma posse, com o propósito de dar continuidade ao profícuo trabalho das administrações anteriores. Nossa plataforma e suas consequentes ações específicas, divulgadas em Boletim, serão régua e compasso para os rumos que iremos adotar, visando não substituir, mas continuar. Este, talvez, seja o segredo do sucesso histórico desta Instituição, num inventário de realizações que se desdobram aqui e se multiplicam ali. E, para atingir esses objetivos, conto com a dedicação, lealdade e profissionalismo dos funcionários do Clube, em todos os seus setores, e dos membros de minha Diretoria.

Quero agradecer a honrosa presença do Sr. Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, distinção que mostra a tradicional e correta ligação de nosso Clube com a Marinha do Brasil. Da mesma forma, devo prestar uma especial homenagem ao ex-Ministro da Marinha Alte Mauro César, de quem sempre recebi apoio e consideração, e que muito nos honra presente nesta solenidade. Vejo, com alegria e reconhecimento, os ex-Comandantes da Marinha Almirantes de Esquadra

Moura Neto, Leal Ferreira e Ilques, Chefe, ex-subordinados e colegas de Almirantado. Agradeço as também honrosas presenças dos membros do Almirantado e os saúdo na pessoa do Almirante de Esquadra Cunha, Chefe do Estado-Maior da Armada. Registro a presença dos ex-Presidentes do Clube Naval – Almirantes Wollstein e Veiga Cabral – sempre bem-vindos ao Clube com o qual muito contribuíram.

E destaco, em especial, a presença dos Presidentes do Clube de Aeronáutica – Brigadeiro Perez, e do Clube Militar – General Sérgio. Tive a oportunidade de participar da última reunião da Comissão Interclubes Militares e reafirmo ser meu firme propósito a manuten-

ção do clima de camaradagem, amizade e compartilhamento de ideias, valores e crenças, que são os fundamentos de nossos Clubes e nos tornam dignos representantes de nossa oficialidade.

Ao encerrar, registro e agradeço a presença de minha querida família, dos Presidentes da Associação Almirante Prado Maia – APRAMA, e das SOAMAR-Brasil e Rio. A todos os oficiais gerais, oficiais, senhoras e senhores aqui presentes, afirmo que o seu comparecimento a esta cerimônia me obriga a um sincero agradecimento, pela certeza do imprescindível apoio nessa singradura que hoje tem início. Um viva ao “Nosso Clube”, à Marinha e ao Brasil! ■

PALAVRAS DO ALMIRANTE OLSEN, COMANDANTE DA MARINHA

Senhoras e Senhores, Boa noite!
Tradicional encontro, traz à memória o espírito de camaradagem, cultuado por “Marinheiros”, a bordo dos navios e organizações militares.

Dia da Marinha, júbilo para a Força Naval, celebrar o centésimo quinquagésimo oitavo aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, juntamente com o centésimo trigésimo nono aniversário do Clube Naval. Agradeço à Diretoria do Clube pela honra que me confere ao proferir essas palavras.

Manifesto, inicialmente, cumprimentos à senhora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva. Bela alocução, revisitou, com singular propriedade, fatos históricos que marcaram a construção de um Brasil livre e soberano. Prisca época, a Força Naval arranhou-se para responder aos anseios legítimos do povo brasileiro. Verdadeiros “Heróis-Marinheiros”, ofereceram suas vidas em prol da causa mor, naquele 11 de junho de 1865.

À época, havia no Império uma falsa percepção das ameaças. Pouco se acreditava na contingência de o Brasil entrar em conflito. Tal fato corrobora, diretamente, a inadequação dos navios e as severas restrições impostas às condições de eficiência da Esquadra brasileira.

Ao ordenar “Preparar para o combate!”, o Almirante Barroso convoca-nos à reflexão sobre a disposição do Estado pagar preço alto por descuidar da Defesa. A guerra, quando assola o porvir de uma Nação, não oferece benesses à preparação tardia ou à improvisação por sua Força Naval.

“A nulificação da Marinha é, portanto, projeto e começo do suicídio”. Rui Barbosa transcende assim a necessidade do olhar recorrente para a importância do mar no destino de uma Nação. Denota, também, a significância da prontidão operacional de uma Marinha para o Estado. Dispor de uma Força Naval crível, desde os tempos de paz, não é algo frívolo. É, unicamente, não submeter os desígnios do seu povo a interesses estranhos.

A conjuntura geopolítica contemporânea desponta crescente inserção político-estratégica do Brasil no Concerto das Nações. O acirramento de tensão na relação entre Estados e a presença de ameaças variadas à soberania, em especial, no ambiente marítimo, implicam que o Estado brasileiro não se deixe seduzir pela suposta ideia de um pacifismo unilateral. A perpetuidade da paz é condição ilusória e equivocada.



Vivencia-se, na atualidade, cenário ainda mais desafiador que em Riachuelo. Nações articulam incremento substancial dos respectivos gastos em Defesa. O emprego de tecnologias sensíveis na construção de equipamentos militares é exponencial. Aqueles que ainda hoje negligenciam investimentos nas Forças Armadas brasileiras, censurando expensas em programas e exercícios militares, serão rijos na cobrança do êxito ou na crítica ao fracasso, caso o Brasil venha facejar conflito real.

A Marinha é corresponsável pela destinação precípua de “Defender a Pátria”. Suas atribuições constitucionais implicam: o preparo e emprego do Poder Naval na acepção de sua atividade-fim; a atuação sob a égide de organismos internacionais ou em apoio às ações do Estado; e alcançam atribuições subsidiárias adjudicadas à Autoridade Marítima, ademais de contribuir para o desenvolvimento nacional.

A Política e a Estratégia Nacional de Defesa, documentos públicos condicionantes de Alto Nível, pavimentam o caminho para a Defesa que o Brasil almeja. Aprazam o Atlântico Sul fulcro do entorno estratégico brasileiro. Trata-se de extensa área marítima, reserva econômica estratégica para as gerações futuras de brasileiros. Ao tempo que se presta à porta de entrada à pirataria; ao terrorismo; aos crimes transnacionais; às ações cibernéticas hostis; e à exploração ilegal de recursos naturais; que perfaz ambiente operacional complexo e instável.

A constante reflexão acerca do ambiente operacional; a atenção às ameaças multiface; a análise pormenorizada dos Objetivos Navais, minuciosamente delineados na Política Naval; bem como a importância da consecução proficiente dos Programas Estratégicos para a Marinha e para o Estado brasileiro, são sempre oportunas. Contribuem para navegação em proa segura, rumo ao eficaz preparo e emprego da Marinha no presente e a obtenção das capacidades operacionais necessárias à construção de uma Força Naval moderna, aprestada e motivada no futuro.

Sob esse prisma, oportunamente, o Clube Naval elegeu o tema “Marinha do Brasil: Rumo a 2040”, para a edição do concurso “Almirante Jaceguay”, em 2023. Registro, aqui, cumprimentos ao autor do trabalho vencedor, o CC (EN) Marcelo de Oliveira Predes, na pessoa de sua esposa, a CC (IM) Pauleniza de Castro Predes, que, aqui, o representa.

Ciosos dos exemplos de um passado de glórias. Inspirados pelos sinais: “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever!” e “Sustentar

o fogo que a vitória é nossa!”, que ecoam desde a vitória em Riachuelo, Marinheiros, Fuzileiros Navais e Servidores Civis permanecem incansáveis na lida diária para construir uma Força Naval compatível com a estatura político-estratégica do Brasil.

Honram, portanto, o legado de feitos e princípios deixados por aqueles “Marinheiros” que nos antecederam. A exemplo do Almirante Luiz da Cunha Moreira, prógono Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Prócere Naval que forjou as bases da Esquadra Imperial, por ocasião da Campanha da Independência. Neste ano, homenageado como tema do Concurso “Marquês de Tamandaré”. Manifesto, então, felicitações ao CF (RM1-T) Mário Roberto de Souza Lima pelo êxito alcançado com seu trabalho.

Dirigindo-me ao final dessas palavras, cumprimento, uma vez mais, o Clube Naval por emprestar valioso espaço à discussão de temas tão caros à Marinha, em sua dualidade. Fortalece, com isso, as iniciativas da Força Naval que buscam inserir as questões que envolvam o mar e águas interiores na agenda pública de segmentos outros; e amalgamar a importância de o Estado dispor de uma Marinha com alto grau de independência tecnológica e efetiva capacidade de infligir danos.

Reitero cumprimentos ao Almirante de Esquadra Luiz Fernando Palmer Fonseca, juntamente com sua Diretoria, pelo resultado excelso alcançado no biênio 2021-2023, ao atuar como interlocutor de prestígio para consolidação de valores, tão caros à Instituição, no âmago do cidadão brasileiro; e pela notável sabedoria e serenidade ao externar as inquietudes que, ocasionalmente, assomaram ao corpo social do Clube.

Ao Almirante de Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria, Chefe Naval de reconhecida competência e provecto “Marinheiro”, bem como à Diretoria eleita para o biênio 2023-2025, auspícios de bons ventos na derrota a percorrer, com os mares que vierem. Convicto que coligem os predicados necessários ao pleno êxito na condução desse valoroso Clube.

Por derradeiro, na pessoa do Almirante de Esquadra Alfredo Karam, bom companheiro e belo amigo, exímio “Marinheiro”, registro especial preito de gratidão aos ex-Ministros e ex-Comandantes da Marinha presentes nesta Sessão Magna. Ínclitos Chefes Navais que, com sobeja sabedoria e assessoramento resolutivo, conduziram a Força Naval até aqui. Exemplos de escol para o Comandante e tripulação da Marinha do Brasil.

Tudo pela Pátria e pela “Invicta Marinha de Tamandaré”! ■



As Guardas-Marinha Helena Monteiro (à esquerda) e Débora Corrêa

Foto: Asp Enzo Di Giacomo Pereira

Primeiras Guardas-Marinha femininas do Corpo da Armada e do CFN

A História do Brasil registra a participação de mulheres em combate desde a Guerra da Tríplice Aliança, mas somente em 1980, por iniciativa do Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, foi criado o Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha (CAFRM), formado pelo Quadro Auxiliar Feminino de Oficiais e pelo Quadro Auxiliar Feminino de Praças.

A partir de 1997 o CAFRM foi extinto e as mulheres oficiais passaram a integrar os Corpos

de Engenheiros e de Intendentes da Marinha e os Quadros de Médicos, Cirurgiões-Dentistas, Apoio à Saúde e Técnico, o que permitiu o ingresso das primeiras mulheres no círculo de Oficiais-Generais: Contra-Almirante (Md) Dalva Maria Carvalho Mendes em 2012, Contra-Almirante (EN) Luciana Mascarenhas da Costa Marroni em 2018 e Contra-Almirante (Md) Maria Cecília Barbosa da Silva Conceição em 2023.

Em 2014 a Escola Naval admitiu a primeira turma de aspirantes femininas, no Corpo de Intendentes da Marinha, e em 2017 passaram a integrar o Corpo da Armada e o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), ações que evoluíram com o ingresso, a partir de 2023, no Colégio Naval, nas Escolas de Aprendizes-Marinheiros e nos Cursos de Formação de Soldados Fuzileiros Navais.

Nesta edição, entrevistamos duas Guardas-Marinha que fazem parte desse processo histórico: Débora Corrêa, 25 anos, natural de Niterói, e Helena Monteiro, 22 anos, do Rio de Janeiro, duas das primeiras aspirantes mulheres a ingressarem no Corpo da Armada e no Corpo de Fuzileiros Navais, respectivamente, tornando realidade uma ideia muito almejada pelas pioneiras nesse caminho.



RCN • Como foi a descoberta de que gostaria de entrar para a Escola Naval? Qual foi a inspiração para escolher essa carreira como oficial combatente da Marinha?

GM DÉBORA • Ingressar nas Forças Armadas foi meu sonho desde a infância. Sempre admirei a postura e a dedicação dos militares e enxergava como forma de poder ajudar as pessoas, pois achava fascinantes as ações cívico-sociais que a Marinha realizava, principalmente nas áreas do Norte e Nordeste com os navios de apoio hospitalar. Sendo, dessa maneira, a minha maior inspiração: o apoio que a Força presta à sociedade brasileira.

to, pesquisei um pouco mais sobre a Marinha e obtive conhecimento sobre a Escola Naval, que perto desse período havia aberto vagas para as mulheres ingressarem. Foi então que decidi e optei por futuramente ingressar na Escola Naval e ser oficial da Marinha do Brasil.



RCN • Quando ingressou na Escola Naval já tinha definido que seria do Corpo da Armada ou do CFN? Como foi sua escolha?

GM DÉBORA • Quando ingressei na Escola Naval ainda não sabia exatamente o que escolheria e, por isso, durante todo o primeiro e segundo anos letivos me empenhei em sanar minhas dúvidas sobre as Habilitações e Corpos, nunca me abstendo de vivenciar experiências que poderiam me ajudar a tomar a decisão mais assertiva

GM (FN) HELENA • Desde criança, eu desejava ser militar, mas por volta dos meus treze anos, tive a oportunidade de participar de uma competição no Colégio Naval. Nesse contex-





possível. E foi nesse sentido que fui voluntária para embarques, manobras, palestras e atividades inerentes ao Corpo de Fuzileiros Navais e ao Corpo de Intendência da Marinha. Mas foi na ASPIRANTEX, embarque realizado no fim do 2º ano, que minha decisão se concretizou e optei pelo Corpo da Armada, habilitação em mecânica, com decisão pautada em afinidade e vocação.

GM (FN) HELENA • Não; foi na Escola Naval que pude conhecer um pouco mais de cada Corpo, quais funções cada um exerce, conversar com outros oficiais. Tais situações influenciaram em minha escolha.

RCN • Qual o maior desafio na adaptação à vida militar? O que a motivou para seguir em frente?

GM DÉBORA • Acredito que o maior desafio à adaptação ao meio militar seja vivenciar muitos momentos de ausência, principalmente da família. Entretanto, uma maneira de superar tal obstáculo é sempre pensar no orgulho que os meus pais sentem por mim e de como são felizes por eu ter conquistado meu sonho.

GM (FN) HELENA • Era bastante diferente, pois temos uma rotina correta a seguir, estudar disciplinas complexas e realizar treinamentos fi-

sicos intensos, manter a disciplina no cumprimento dos diferentes deveres, dentre outros. Minha motivação sempre foi o fato daquilo ser meu sonho, o tanto que eu lutei para isso, mas principalmente a força que obtinha era através da fé em Deus que seria capaz de me tornar uma boa militar e realizar meu sonho, e também o incentivo dos meus pais bem como todo esforço despendido por eles para me ajudar a trilhar tais caminhos.

RCN • Em algum momento sua condição de mulher representou um obstáculo a vencer ou lhe proporcionou alguma vantagem?

GM DÉBORA • Ser mulher nunca representou um obstáculo e nem se revelou um privilégio durante minha formação. Um dos pontos a ser destacado positivamente na Escola Naval e acredito que na Marinha como um todo é que a Instituição sempre foi pautada na meritocracia. E, por isso, basta se esforçar que o retorno será gratificante.

GM (FN) HELENA • Ser mulher não foi um fator que gerou privilégio ou obstáculo. Na verdade, os desafios e benefícios que surgiram foram situações específicas, que para cada militar, seja homem ou mulher, apresentam-se de forma diferente de acordo com a meritocracia na qual é pautada a Marinha do Brasil.

RCN • Qual a experiência mais marcante vivida na Escola Naval?

GM DÉBORA • A experiência mais marcante da minha formação foi a entrega dos espadins no 1º ano e o juramento à Bandeira. Foi uma linda cerimônia e meus pais estavam muito felizes pela minha conquista.





as lembranças que sempre levarei comigo. Quanto ao legado, procurei deixar um bom exemplo para as mulheres que ali se preparavam também, busquei ajudar, motivar e espero que tenha sido feliz no cumprimento desses objetivos. Para aquelas que têm sonhos, metas e objetivos, que se esforcem, que estudem e se preparem, mas acima de tudo, sempre acreditem em si mesmas e também sejam humildes.

RCN • Quais seus próximos objetivos profissionais?

GM (FN) HELENA • Foi a oportunidade que tive de exercer a liderança e contribuir com a formação de outros militares, principalmente durante o período de adaptação de novos alunos.

RCN • O que considera que será o maior desafio na carreira como oficial da Armada ou do CFN?

GM DÉBORA • Acredito que o maior desafio será a adequação à nova rotina de trabalho, diferente da qual estávamos acostumados na Escola Naval, que era um regime de semi-internato.

GM (FN) HELENA • Lidar com pessoas é sempre desafiador, porque todos somos diferentes, mas, ao mesmo tempo, isso é algo que muito me motiva.

RCN • O que estão levando dessas experiências para suas vidas e o que entendem que deixaram como legado na Escola Naval, para as próximas mulheres? O que falaria para as que almejam trilhar esse mesmo caminho?

GM DÉBORA • É uma honra poder fazer parte dessa história de inclusão de mulheres. Isso mostra que a Marinha tem se preocupado com essa questão de igualdade de gêneros e acredita no potencial feminino. Por isso, é extremamente gratificante e com certeza uma enorme responsabilidade e faremos de tudo para dar o nosso melhor. Minha mensagem para quem almeja ingressar na Força Naval é que vale a pena. Vale se esforçar, vale estudar e se dedicar, pois é uma carreira deslumbrante.

GM (FN) HELENA • Muitas foram as experiências vividas na Escola Naval, e cada uma delas me trouxe reflexões, então são elas assim como

GM DÉBORA • O leque de opções no Corpo da Armada é extenso, com a possibilidade de escolha entre Superfície, Hidrografia, Aviação, Engenharia, entre outras áreas. E, diante de tantas opções, ainda não defini ao certo qual trilhar.

GM (FN) HELENA • Terminar os cursos que fazem parte de minha formação e começar novos, para agregar cada vez mais à Marinha e ao nosso país.

RCN • Com apenas uma palavra, expresse o que representa sua conquista.

GM DÉBORA • Vitória.

GM (FN) HELENA • Gratidão. ■





A GUERRA DE INDEPENDÊNCIA

e os níveis de condução da guerra

Mauro Cezar de Campos Paranhos*

Por muito tempo, o processo que resultou na Independência do Brasil foi qualificado como uma “separação amigável”, pois já existiria uma “ideia pré-existente de identidade nacional” antes do 7 de setembro de 1822. Contudo, esta visão tem sido revista por diversos historiadores, pois a adesão à proclamação de D. Pedro não foi automática em todas as províncias do Reino do Brasil. Em boa parte delas, foi necessário a continuação da política por outros meios, conforme preconizou Carl Von Clausewitz.

A nossa Guerra de Independência ocorreu em menos de dois anos, mas envolveu milhares de brasileiros e portugueses (muitos lutando pela nossa causa), centenas de mercenários e recursos de grande monta, resultando em milhares de mortos e feridos, além da obrigação de altos pagamentos indenizatórios a

Portugal e de custosos empréstimos feitos no Reino Unido. Foi à custa desse sacrifício que conseguimos a nossa independência e a manutenção de nossa integridade territorial.

O foco deste artigo é correlacionar os principais fatos políticos e militares da Guerra de Independência com os níveis de condução da guerra preconizados na publicação *Manual de Estratégia Operacional da Escola de Guerra Naval* (EGN-601 Volume I-Ostensivo), utilizando para isto o que ocorreu na Bahia, pois, em função de sua importância, o resultado das ações nesta região foi fundamental para as demais. Agradeço desde já a ajuda do CMG (Refº-FN) José Claudio da Costa Oliveira, prezado companheiro de turma e ex-instrutor da Escola de Guerra Naval (EGN), pela orientação sobre os conceitos do manual acima citado.

Muitas batalhas contra as tropas portuguesas aconteceram na Bahia. A obra *O Primeiro Passo para a Independência da Bahia*, do artista Antônio Parreiras, retrata o início do levante dos baianos contra os portugueses



Em 1822, as províncias do Reino do Brasil, como parte do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, tinham realidades muito distintas. A região mais importante do Reino ficava entre a costa de Pernambuco e a do Rio de Janeiro, com ramificações para Minas Gerais e São Paulo, pois era onde se situavam a base econômica, os órgãos governamentais e a maior parte da população. No Nordeste, as cidades de Salvador e Recife, por suas posições estratégicas, tinham papel preponderante nas comunicações marítimas e escoamento de exportações, sendo a Bahia ainda a província mais importante econômica e militarmente. O Piauí era um importante fornecedor de carne para o Nordeste e controlava os acessos interiores ao Maranhão.

Quanto à diferença entre portugueses e brasileiros, apesar de existente a época, inicialmente não foi fundamental para formar uma identidade nacional e impulsionar a nossa independência. Pela proximidade relativa com o Rio de Janeiro, centro de poder político do Reino do Brasil, esta identidade avançou mais rapidamente na região Centro-Sul. No Norte-Nordeste a evolução foi mais lenta, heterogênea nos diferentes setores da sociedade, sendo influenciada por diversos fatores econômicos e pela facilidade de comunicações com as Cortes em Lisboa. A posse da Cisplatina e do Grão-Pará significava o controle do acesso às províncias interiores e ao oeste de São Paulo.

Conforme o EGN-601, os níveis de condução da guerra são o Político, o Estratégico, o Operacional e o Tático. O Nível Político estabelece os objetivos políticos, orienta e conduz o processo global da conquista ou da manutenção destes objetivos e decide sobre o emprego das Forças Armadas, de forma integrada com as demais expressões do poder nacional. Ele é básico para que todos os outros possam ser efetivos.

No nosso caso, a criação do Nível Político começou logo após o retorno de D. João VI para Portugal, em 26 de abril de 1821, como consequência da Revolução do Porto de 1820. Contudo, o processo se acelerou a partir de 29 de setembro de 1821, quando as Cortes de Lisboa expediram diversos decretos sobre o Reino Unido do Brasil, restringindo a sua autonomia política, alterando a or-

ganização militar e determinando o retorno imediato do Príncipe Regente a Portugal. Tais decretos provocaram grande agitação popular e política no Rio de Janeiro e em algumas províncias, especialmente na Bahia.

Em 9 de janeiro de 1822, conhecido como o “Dia do Fico”, D. Pedro repudiou a intimação das Cortes, iniciando assim uma disputa política que redundaria, inicialmente, numa guerra civil, mas que logo se tornaria uma guerra aberta contra Portugal. No Rio de Janeiro, as tropas portuguesas da chamada Divisão Auxiliadora, comandada pelo Tenente-General Jorge de Avilez Zuzarte de Sousa Tavares, eram um obstáculo às pretensões de D. Pedro. Em 11 de janeiro de 1822, tropas regulares, milícias e populares leais a D. Pedro se concentraram no Campo de Santana, começando o confronto contra Avilez. Vendo a mobilização, este decidiu posicionar suas forças no Morro do Castelo, sem levar provisões suficientes e sem contar com fontes de água no local. A determinação do Príncipe Regente surpreendeu Avilez, que concluiu estar politicamente derrotado e com poucas opções militares.

Em 16 de janeiro de 1822, D. Pedro nomeou novo Gabinete, com José Bonifácio de Andrada e Silva como Secretário de Estado dos Negócios do Império e Estrangeiros. Em 15 de fevereiro de 1822, Avilez embarcou de volta para Portugal, mesmo dia em que Minas Gerais aderiu ao partido “brasileiro”, sendo que São Paulo já havia aderido desde o final de 1821. Entretanto, em 9 de março de 1822 surgiu na barra do Rio de Janeiro uma esquadra conduzindo tropas portuguesas comandada pelo Brigadeiro Francisco Maximiliano de Souza, que deveriam substituir as da Divisão Auxiliadora. A esquadra, por ordem de D. Pedro, foi impedida de entrar na baía pelas fortalezas que a defendiam, retornando para Portugal.

A partida das tropas de Avilez e dos navios com as tropas de Francisco Maximiliano pode ser considerada o início da consolidação do Nível Político, pois D. Pedro e seus conselheiros puderam fazer as articulações necessárias para obter o apoio de províncias indecisas no Nordeste e firmar o apoio con-



**Tenente-General Jorge de Avilez,
Comandante das tropas portuguesas
no Rio de Janeiro**



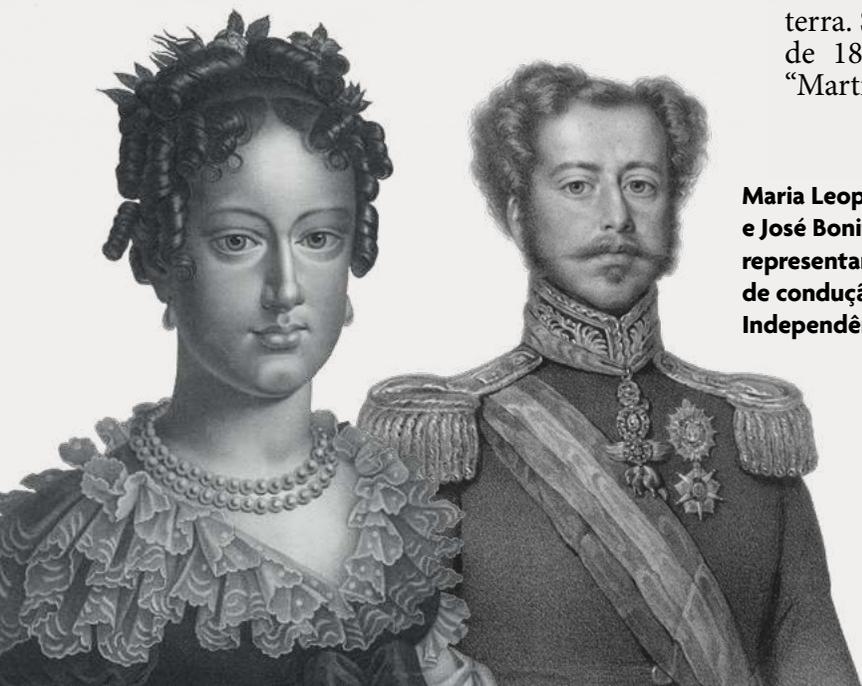
No episódio que ficou conhecido como o "Dia do Fico", D. Pedro I declarou publicamente que ficaria no Brasil, apesar da pressão que as Cortes Portuguesas faziam para o seu retorno a Portugal

quistado na Região Sul, sem o perigo de graves ameaças ao centro do poder político no Rio de Janeiro. E mais, puderam também conduzir posteriormente os contatos internacionais para obter os meios necessários para formar um Exército e uma Marinha nacionais. A convocação da Assembleia Geral Constituinte para o ainda Reino do Brasil, em 19 de junho de 1822, possibilitou a D. Pedro emitir, em 1º de agosto, o decreto que “declarava inimigas as tropas mandadas de Portugal sem o consentimento do Regente”. Cinco dias depois, outro decreto, dirigido às “Nações estrangeiras”, procurava legitimar os atos de D. Pedro e pedia que outros Estados reconhecessem a independência política do Brasil perante as Cortes Portuguesas e enviassem representantes diplomáticos para o Rio de Janeiro. Estes dois fatos consolidaram de vez o Nível Político que atuaria na Guerra de Independência, representado principalmente pelo próprio D. Pedro e por José Bonifácio de Andrada e Silva, além da Princesa Maria Leopoldina da Áustria, esposa de D. Pedro.

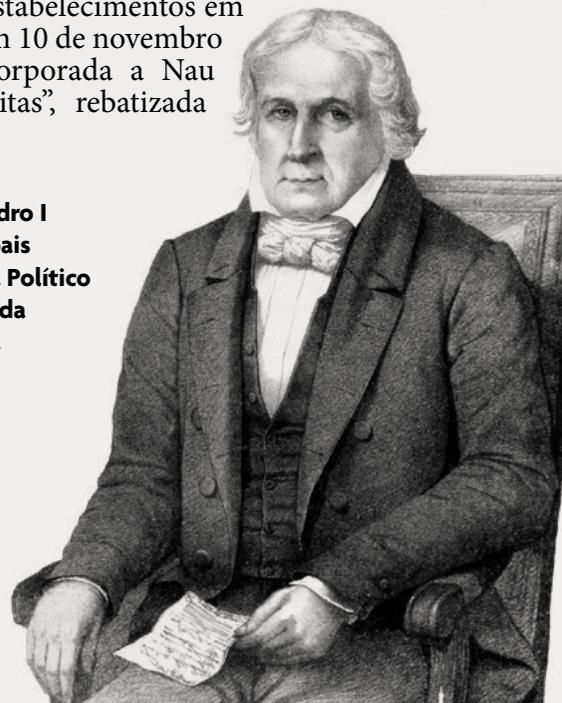
Em relação ao Nível Estratégico, o EGN-601 afirma que ele traduz a decisão política para a

expressão militar e orienta o emprego das Forças Armadas, visando à consecução ou manutenção do objetivo fixado pelo Nível Político. Assim, após o 7 de setembro, podemos supor que o nosso Objetivo Político tenha sido o seguinte: obter a emancipação política total de Portugal e a manutenção da integridade territorial do Império. Ou seja, esta seria a situação política a ser alcançada, definida no EGN-601 como o Estado Final Desejado (EFD), permitindo ligar os objetivos políticos aos objetivos operacional e tático. Em função da então estrutura político-administrativa-militar, também é lícito supor que o Nível Estratégico era inicialmente formado pelo próprio D. Pedro, por José Bonifácio, pelo Secretário de Estado dos Negócios da Guerra e pelo Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda. Somente em 28 de outubro de 1822 o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, futuro Visconde do Cabo Frio, foi nomeado como Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, permanecendo no cargo até o final do conflito com Portugal.

Grande número dos decretos de D. Pedro entre janeiro de 1822 e agosto de 1823 foram relacionados com a organização, o equipamento, o armamento e o treinamento das forças terrestres e navais. Estas últimas, em junho de 1822 contavam somente com duas fragatas e duas corvetas, além de alguns brigues, escunas, navios-transporte e canhoneiras. Havia também um Batalhão de Artilharia da Marinha, antecessor do atual Corpo de Fuzileiros Navais, servindo em navios e estabelecimentos em terra. Somente em 10 de novembro de 1822 foi incorporada a Nau “Martim de Freitas”, rebatizada



Maria Leopoldina, D. Pedro I e José Bonifácio: principais representantes do Nível Político de condução da Guerra da Independência do Brasil



como “D. Pedro I”, data considerada como a de criação da Esquadra Brasileira.

E quais poderiam ter sido os objetivos estratégicos estabelecidos para a consecução do objetivo político já citado? Conforme o EGN-601, a Estratégia Nacional do Poder Executivo estabelece a finalidade da guerra, ou seja, o EFD, e a expressa em forma de Objetivo Estratégico Militar (OEM), que representa a finalidade da guerra sob o ponto de vista militar. Por conseguinte, podemos inferir que o OEM estabelecido pelo Nível Estratégico de então tenha sido: criar as condições militares necessárias para que a Independência do Brasil seja reconhecida por Portugal, mantendo a nossa integridade territorial.

Ao Nível Operacional cabe planejar e conduzir as operações militares num Teatro de Operações (TO), podendo ser estabelecidos mais de um TO dentro de um determinado Teatro de Guerra (TG). O Comandante Operacional, a partir dos objetivos políticos e do OEM, estabelece os Objetivos Operacionais (OO) em relação aos quais será desenvolvido o esforço militar, mediante uma série de operações, como parte de uma campanha. Quanto ao TG, o MD35-G-01 – GLOSSÁRIO DAS FORÇAS ARMADAS 5ª Edição (2015) o define como todo o espaço geográfico – terrestre, marítimo e aéreo – que seja ou possa ser diretamente envolvido nas operações militares de uma guerra. Assim, é lícito supor que um TG na Independência incluiria todas as províncias, desde a foz do Amazonas até a Cisplatina, além da porção do Oceano Atlântico que banhava as referidas províncias. Por conseguinte, em função da situação existente no Brasil à época, teríamos os seguintes TO: Teatro de Operações da Bahia, Teatro de Operações do Maranhão-Piauí-Pará e Teatro de Operações da Cisplatina.

Considerando a organização e a doutrina militar da época, a luta contra os portugueses na Bahia, mesmo em sua fase de guerra aberta, foi levada a cabo sem uma coordenação central, ou seja, não houve a designação formal de um Comandante de TO (COMTO) que estabelecesse os OO. Entretanto, desde agosto de 1822 e, principalmente, depois de fevereiro de 1823, o Nível Estratégico passou a coordenar de alguma forma os esforços contra os portugueses



O Comandante Luiz da Cunha Moreira formou, juntamente com D. Pedro I e José Bonifácio, entre outros, o Nível Estratégico

na Bahia, nomeando inicialmente um comandante único para as forças terrestres (General Pierre Labatut), além de trazer tropas de outras províncias e fornecer os meios necessários para a vitória em terra e no mar, suprimindo em parte a ausência de um COMTO.

Com base na premissa de que o OEM tenha sido o mencionado anteriormente e considerando que o OO poderá ser tangível ou intangível, acreditamos que o principal OO no TO BAHIA seria: as forças terrestres e navais dos portugueses na Bahia. Assim, a missão de um COMTO BAHIA poderia ser: derrotar as forças terrestres e navais portuguesas na Bahia, a fim de contribuir para a criação das condições militares necessárias para que a Independência do Brasil seja reconhecida por Portugal, mantendo a nossa integridade territorial.

Após a Batalha de Pirajá (8 de novembro de 1822) e, principalmente, depois dos combates de 7 e 8 de janeiro de 1823 na Ilha de Itaparica, as forças portuguesas perderam a iniciativa, a capacidade de romper o cerco a Salvador e praticamente o controle sobre a Baía de Todos os Santos. Contudo, o nosso OO ainda não tinha sido atingido, pois os portugueses ainda possuíam uma força de combate considerável. A chegada no TO da Esquadra Brasileira, comandada pelo Primeiro Almirante Thomas Cochrane, promoveu o desequilíbrio entre as forças combatentes, sendo que a ação decisiva de Cochrane não se deu apenas pela presença da Esquadra Brasileira, mas também pelo seu conhecimento e experiência, pois no primeiro combate com os navios do Almirante português João Fe-



Almirante Thomas Cochrane, Comandante do TO BAHIA

A Flotilha Itaparicana

Obra do Almirante Trajano
Augusto de Carvalho



lix, em 4 de maio de 1823, enfrentou grandes dificuldades, por causa de sua inferioridade de meios e pela revolta de parte dos portugueses que guarneciam nossos navios. Assim, teve que recuar para a região de Morro de São Paulo onde estabeleceu uma Base de Operações, recebeu reforços, organizou seus meios, treinou seus subordinados e passou a fustigar as linhas de suprimentos do inimigo, sem aceitar um combate decisivo, pois tinha inferioridade no número de navios. Sua ação afetou a cadeia logística e o moral dos portugueses, sendo decisiva para a vitória final.

Em decorrência dos esforços terrestres e navais brasileiros, o General Madeira de Melo evacuou Salvador em 2 de julho de 1823, sendo os portugueses transportados em cerca de 85 navios, dos quais dezessete eram navios de guerra. A campanha no TO BAHIA terminara, permitindo a liberação de recursos materiais e humanos fundamentais para a vitória nos demais TO.

A Guerra de Independência só terminou oficialmente com o reconhecimento do Brasil por Portugal, em 29 de agosto de 1825, e seu resultado se deve em muito ao esforço das lideranças políticas de então, que proveram o Império não só dos meios de toda ordem necessários para a vitória final, como também conseguiram o apoio da parte da população que, apesar de insatisfeita com Portugal, não estava alinhada automaticamente com a causa “brasileira”. Dentre elas, avultam as figuras de D. Pedro, José Bonifácio e Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, futuro Marquês de Barbacena.

A despeito dos conceitos do EGN-601 não existirem em 1822/1823, fica claro que foi a

conjunção de esforços terrestres e navais, visando a um propósito maior, que levaram à vitória no TO BAHIA e, por conseguinte, nos demais TO. A vitória em terra sorriu para quem obteve ao final o domínio do mar, reforçando o pensamento de Sir Julian Stafford Corbett quanto ao propósito da obtenção do domínio do mar na maioria dos conflitos entre Estados: contribuir para a definição dos combates em terra. ■

REFERÊNCIAS

- BITTENCOURT, Armando Senna – A Marinha e o Bicentenário da Independência: Revista Marítima Brasileira nº 138- Julho-Setembro, 2018.
- BRASIL, Manual de Estratégia Operacional - EGN-601. Volume I. Ostensivo: Escola de Guerra Naval. – Rio de Janeiro, 2012
- BRASIL, Glossário das Forças Armadas- MD35-G-01:Ministério da Defesa, Brasília, 5ª Edição, 2015
- CLAUSEWITZ, Carl Von. On War: Hertfordshire: Wordsworth, 1997
- FIGUEIREDO, Eurico de Lima. 7 de setembro de 1822: Independência do Brasil: Revista do Clube Naval - nº 399- Julho-Agosto-Setembro, 2021.
- GUEDES, Max Justo. A Marinha nas Lutas da Independência. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Volume 298, janeiro-março de 1973. In: <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=20>
- NETO, Hélio Franchini. Independência e Morte: Política e Guerra na Emancipação do Brasil (1821-1823): Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, da Universidade de Brasília- 2015
- PERTUSIO, Roberto Luis. Estratégia operacional. 3ª Edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 2005. 223 p.
- SILVA, Antonio Ruy de Almeida- A Arte da Estratégia: Revista Marítima Brasileira – volume 141 n. 10/12 outubro/dezembro, 2021

* Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)

O ÚLTIMO EPISÓDIO: A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL NA PROVÍNCIA CISPLATINA

Vagner da Rosa Rigola*

A INCORPORAÇÃO DA CISPLATINA: BREVE CONTEXTO HISTÓRICO

Detentora de uma posição geográfica privilegiada ao permitir o acesso às riquezas do interior do continente sul-americano, a porção de terra a oriente do Rio Uruguai, anteriormente denominada como Banda Oriental, foi objeto de interesse português desde longa data, até que nela foi construída a Colônia do Sacramento em 1680. Ao longo do Período Colonial, estabeleceram-se diversos tratados em que a região ora permanecia como posse espanhola, ora ficava sob domínio português.

O influxo da situação europeia e as independências das colônias espanholas na América, no início do século 19, reascenderam antigas questões. Foi nesse contexto que Portugal, por duas vezes, decidiu invadir a Banda Oriental, levando sua influência até as margens do Rio da Prata e, ao mesmo tempo, contendo as ideias expansionistas do General José Gervásio Artigas e seus partidários na fronteira sul.

Por ocasião da segunda invasão da Banda Oriental, após quase cinco anos de luta, a resistência à ocupação portuguesa da Banda Oriental foi finalizada com a derrota final de Artigas, na Batalha de Tacuarembó, em 22 de janeiro de 1820. Em 31 de julho de 1821, uma assembleia formada por representantes das diversas localidades regionais decidiram incorporar a Banda Oriental ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, com a denominação de Província Cisplatina. A decisão foi unânime, embora no período posterior uma sucessão de contestações levasse à ocorrência de uma ruptura em 1825.

Entre o período da incorporação da província e o início da guerra, em 1825, a Cisplatina foi motivo de disputa entre portugueses e brasileiros no contexto da Independência do Brasil. Naquela região, a evacuação portuguesa somente ocorreu em março de 1824, caracterizando-se no último reduto de resistência lusa ao processo independentista.

Combate de Montevidéu

Obra do Almirante Trajano

Augusto de Carvalho



Antes disso, o recrudescimento da divisão entre as lideranças era notório. Os portugueses que haviam conquistado a região não a queriam abandonar. Conforme afirmou John Armitage, “havia sido baldados os esforços que o General Lecor fizera para ganhar ao seu partido a guarnição portuguesa; ela se havia revoltado, e elegendo ao Brigadeiro D. Álvaro da Costa por seu comandante, continuava na posse da cidade por parte das Cortes”.

De fato, em 11 de setembro de 1822, sem que ainda se soubesse da proclamação, quatro dias antes em São Paulo, D. Álvaro se encontrava à frente da guarnição portuguesa contra o seu Capitão-General. Alertado por seus partidários, Lecor retirou-se para Canelones, a cerca de 40 km ao norte de Montevidéu, de onde preparou o sítio da cidade.

O chefe português preferiu permanecer em Montevidéu. Contava ele, decerto, com o livre acesso à via marítima que o poria em contato com Buenos Aires, com os compatriotas da Bahia e do Maranhão, como também com os recursos provenientes da metrópole. Entretanto, a atuação crucial da nascente Marinha Imperial não o permitiria triunfar pelo mar.

UM IMPÉRIO INDEPENDENTE, UMA PROVÍNCIA DIVIDIDA

O ambiente na Província Cisplatina era de convulsão. A situação mostrava-se difícil e tudo levava a crer que haveria uma longa campanha. Vale ressaltar que antes de resistir, D. Álvaro havia informado a Lecor, em 1º de julho de 1822, que estava pronto para embarcar com suas tropas para Portugal.

Logo que essa notícia chegou ao Rio de Janeiro, foi dada ordem “para que se aprestassem transportes e uma escolta naval” para a retirada das tropas portuguesas. Tudo indicava que a situação no sul do nascente Império iria se resolver com aqueles procedimentos. Mas novos fatos estavam por surgir.

Seguindo o propósito inicial, o recém-nomeado Ministro da Marinha Imperial, Luiz da

Cunha Moreira, enviou uma Divisão Naval com destino à Cisplatina, em 14 de novembro de 1822, de modo a proceder à evacuação dos lusitanos daquela praça. Essa Divisão estava composta pela Corveta “Liberal” e pelas Fragatas “Piranga” e “Paraguaçu” e partira sob o comando do Capitão de Mar e Guerra David Jewett.

Pouco depois, fizeram-se ao mar os Transportes “Bella Bonita”, “Sete de Março”, “Conde de Arcos”, “General Lecor” e o Brigue “Liguri”, os quais levavam os mantimentos necessários para três mil homens em uma viagem da Cisplatina a Lisboa. A Divisão Naval de David Jewett arvorava pela primeira vez o pavilhão do Império do Brasil no mar.

Quinze dias depois, no dia 29 de novembro, os navios de Jewett chegavam ao Rio da Prata. Entretanto, D. Álvaro havia mudado de ideia diante de contato estabelecido com Madeira de Melo, na Bahia, o qual o instara para que continuasse na luta. Assim sendo, manteve-se em Mon-

tevidéu e continuou a resistir.

Em janeiro de 1823, a Escuna “Maria Teresa” foi sublevada e entregue às forças de D. Álvaro, juntamente com o Brigue “Liguri” e os Transportes “Conde dos Arcos” e “General Lecor”. Além de um revés para a causa brasileira, esses fatos redundaram no descrédito do Almirante Rodrigo Lobo. Em virtude disso, foi nomeado para substituí-lo como Comandante em Chefe da Esquadra Brasileira no Rio da Prata, o Capitão de Mar e Guerra Graduado Pedro Antonio Nunes, que partiu do Rio de Janeiro para a Cisplatina em 3 de fevereiro de 1823.

No sul, prosseguiram os esforços do Barão de Laguna no sentido de fazer com que os portugueses deixassem Montevidéu. Diante das dificuldades em alcançar tal objetivo, desde 20 de janeiro do mesmo ano, já havia sido proclamado um bloqueio naval com a finalidade de isolá-los naquela localidade.

Com os navios que recebeu, D. Álvaro havia reforçado o seu poder de resistência. Todavia, Pedro Antonio Nunes sem os elementos favoráveis aos portugueses em suas tripulações teve condições de apertar o bloqueio. Seu intento era



**Carlos Frederico Lecor,
Barão de Laguna,
Comandante em Chefe
do Exército do Sul**

o de neutralizar o inimigo na capital da província até que o poder central lhe pudesse facultar os meios necessários para o emprego da força.

Ao longo de 1823, a flotilha brasileira no Sul foi reforçada com mais quatro navios: a Corveta “Liberal”, o Brigue “Cacique”, a Escuna “Leopoldina” e o Brigue “Guarani”. Por outro lado, tão logo chegou a Montevideu a notícia das vitórias obtidas por Lorde Cochrane nas regiões Norte e Nordeste, D. Álvaro resolveu capitular. Mas outras forças também interferiam sobre os acontecimentos.

Em Montevideu, a influência da política portenha no cabildo, orientada habilmente pelo Ministro D. Bernardino Rivadavia, logo foi transparecendo. Disso resultou uma declaração, a 20 de outubro de 1823, de que não só a província permanecia sob a proteção de Buenos Aires, mas também estabelecia a nulidade do ato de incorporação de 1821. Em conluio com os argentinos, D. Álvaro sentira ser este um bom momento para a ação.

Passado apenas um dia da declaração de nulidade do ato de incorporação da Província Cisplatina ao Brasil, a flotilha portuguesa intentou romper o bloqueio que a força naval brasileira impunha ao porto de Montevideu.

O COMBATE DE MONTEVIDÉU

Ao nascer do sol de terça-feira, 21 de outubro de 1823, as forças portuguesas suspenderam do porto sob o comando do Primeiro-Tenente José Maria de Sousa Soares de Andrea, Comandante da Corveta “Conde dos Arcos”. Acompanhavam a capitânia a Corveta “Restauradora” (ex-“General Lecor”), o Brigue “Fausto” (ex-“Liguri”) e a Escuna “Maria Teresa”. A força naval brasileira dispunha de sete navios, totalizando 82 peças e dois rodízios, ao passo que os portugueses contavam com quatro navios, totalizando 72 peças. A vantagem brasileira fez-se transparecer no embate que se seguiu.

Em sua parte oficial, datada de 25 de outubro de 1823, pela qual comunicou os fatos ao Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, o Capitão de Mar e Guerra Graduado Pedro Antonio Nunes relatou que, ao avistar os navios inimigos, deu ordem para levantar âncoras e navegou “em linha no bordo do mar, não só para ga-

nhar barlavento ao inimigo, como também para o afastar do porto”.

Alcançados os seus propósitos iniciais, dispondo-se vantajosamente para o combate, Nunes virou por vante e engajou-se no combate em bordos desencontrados. Por duas vezes fez a mesma manobra, mantendo sempre vivo fogo com a intenção de cortar a retirada do inimigo. Em poucos minutos, a fumaça impediu a visibilidade desfazendo a formatura de modo que, por algum tempo, só se pôde atacar o inimigo mais próximo.

A Corveta “Liberal” teve desarvorado o mastro da mezena alvejado por projétil inimigo, também lhe foi atingido o mastro grande, o que juntamente com outros impactos sofridos fez com que os cabos atrapalhassem a manobra. Para realizar os reparos compatíveis com as circunstâncias, precisou afastar-se a capitânia.

O chefe da Esquadra Brasileira comunicou que no decurso da ação teve “muitos cabos cortados, como brandáes, ovens da enxárcia grande e da gata, cabos de laborar e o panno crivado de metralha”. Após o combate, Nunes mencionou ter recebido de Lecor informação de que os portugueses tiveram seis mortos e dezoito feridos, tendo os navios inimigos sofrido grandes avarias. Estiveram em vantagem as forças brasileiras e, naquele mesmo dia, por volta das quatro horas da tarde, os portugueses rumaram de volta ao porto de Montevideu.

Os navios de Pedro Nunes seguiram os portugueses sem, contudo, impedir o recuo que se completou ao pôr do sol. No dia seguinte, tornaram os quatro navios inimigos a sair, “mas conservaram-se na boca do porto até o pôr do sol, sem se animarem a aproximar-se da divisão brasileira, que se achava à vista e ao largo”.

Embora sem grande expressão no nível tático, o Combate de Montevideu repercutiu de maneira bastante contundente no campo estratégico. A Esquadra Brasileira havia impedido a saída dos portugueses e o valor do bloqueio naval fora experimentado e aprovado. Diante do insucesso da jornada do último chefe português a sustentar a luta contra o Brasil independente em solo americano, estavam



**Capitão de Mar e Guerra
Graduado Pedro Antonio Nunes,
Comandante da Esquadra
Brasileira no Rio da Prata**

abertos os caminhos para a negociação da retirada portuguesa.

O ACORDO NECESSÁRIO: DO ARMISTÍCIO À RETIRADA PORTUGUESA

Acreditando que a resistência seria inútil, pois não mais poderia receber os auxílios que pedira ao General Madeira, D. Álvaro finalmente resolveu capitular. Nesse sentido, no dia 24 de outubro de 1823, dirigiu ao Barão de Laguna um ofício em que participava que era vontade de El-Rei o Senhor D. João VI que as tropas debaixo das suas ordens não fizessem hostilidades no Brasil e se retirassem para Portugal.

Assim sendo, no dia 30 de outubro, à noite, um grupo de militares partiu com o intuito de encontrar Lecor no dia seguinte, na altura do Passo das Pedras. Dessa forma, estabeleceu-se o armistício. Mais adiante, em 18 de novembro, firmaram uma convenção que tratava, em nove artigos, sobre os procedimentos para a retirada dos portugueses da Cisplatina, bem como sobre a definição das relações entre ambas as forças.

Não obstante a ocorrência de alguns entraves após a assinatura da convenção, em 8 de março de 1824, D. Álvaro evacuou a praça embarcando com a Divisão de Voluntários Reais rumo à Europa. No entanto, a incorporação da Província Cisplatina reunia interesses de matizes variadas e a base em que se assentava a conquista tendia a afastar os entendimentos.

Essa fragilidade não passou despercebida pelo governo de Buenos Aires, que logo tratou de romper a união em consonância com os próprios interesses. O Barão de Laguna já havia relatado em ofício ao Ministro da Marinha, em 1821: “a nossa entrada nesta Província foi sempre olhada como conquista e contradisse as aspirações de muitos pretendentes à dominação dela.”

Embora o controle luso-brasileiro fosse proveitoso e generoso para alguns setores da população cisplatina, uma parte dela continuava hostil à união. A oposição entre espanhóis e portugueses prosseguia em ambos os lados do Atlântico e essas divergências não tardariam a vir à tona, inflamadas pelas ideias de algumas lideranças que repugnavam a ordem estatuída pelo Império.

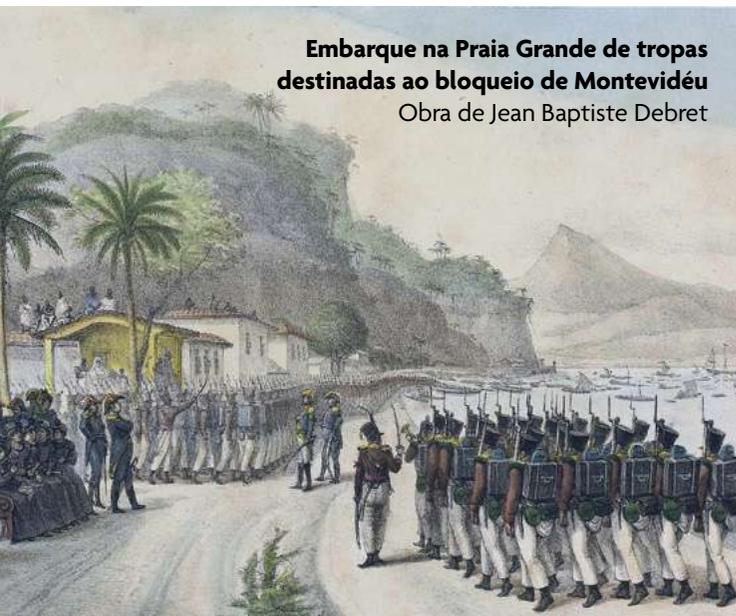
O Brasil conquistou sua autonomia de Portugal. Em 1825, um tratado de paz, amizade e aliança entre os dois países estabeleceu as condições para o reconhecimento da independência. No Prata, entretanto, a paz não foi duradoura. Corolário ainda de questões relacionadas àquela província, muito em breve o Império do Brasil estaria envolto em seu primeiro conflito armado internacional, a Guerra da Cisplatina (1825-1828). ■

REFERÊNCIAS

- ARMITAGE, João. *História do Brasil*. Vol. 142. Brasília: Edições do Senado Federal, 2011.
- BOITEUX, Henrique. *Os Nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 3º vol., 1920.
- CARVALHO, Trajano Augusto de. *Nossa Marinha – seus feitos e glórias (1822-1940)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha/Fundação Emílio Odebrecht, 1986.
- CASTRO, José Ferreira Borges de. *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até o presente*. Tomo V. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857.
- DIÁRIO DO GOVERNO, Rio de Janeiro 1823-1824.
- DUARTE, Paulo de Queiroz. *Lecor e a Cisplatina*. 2º Vol. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.
- FRANCHINI NETO, Hélio. *Independência e Morte: política e guerra na emancipação do Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2019.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II. 3º Vol. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda, 2003.
- MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: tentativa de reconstrução histórica*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.
- O EXÉRCITO NA HISTÓRIA DO BRASIL: *Mapas, esquemas e esboços*. Vol. 4. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1998.
- VALE, Brian. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. In: *História Naval Brasileira*. 3º Vol., Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, pp. 89-126.
- VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. 3º Vol., Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, pp. 61-88.

Embarque na Praia Grande de tropas destinadas ao bloqueio de Montevideu

Obra de Jean Baptiste Debret



* Capitão-Tenente (AFN), Mestrando em História Marítima pela Universidade de Lisboa e Escola Naval de Portugal. Pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM)

DO MARANHÃO AO GRÃO-PARÁ: CENÁRIOS DE UMA INDEPENDÊNCIA

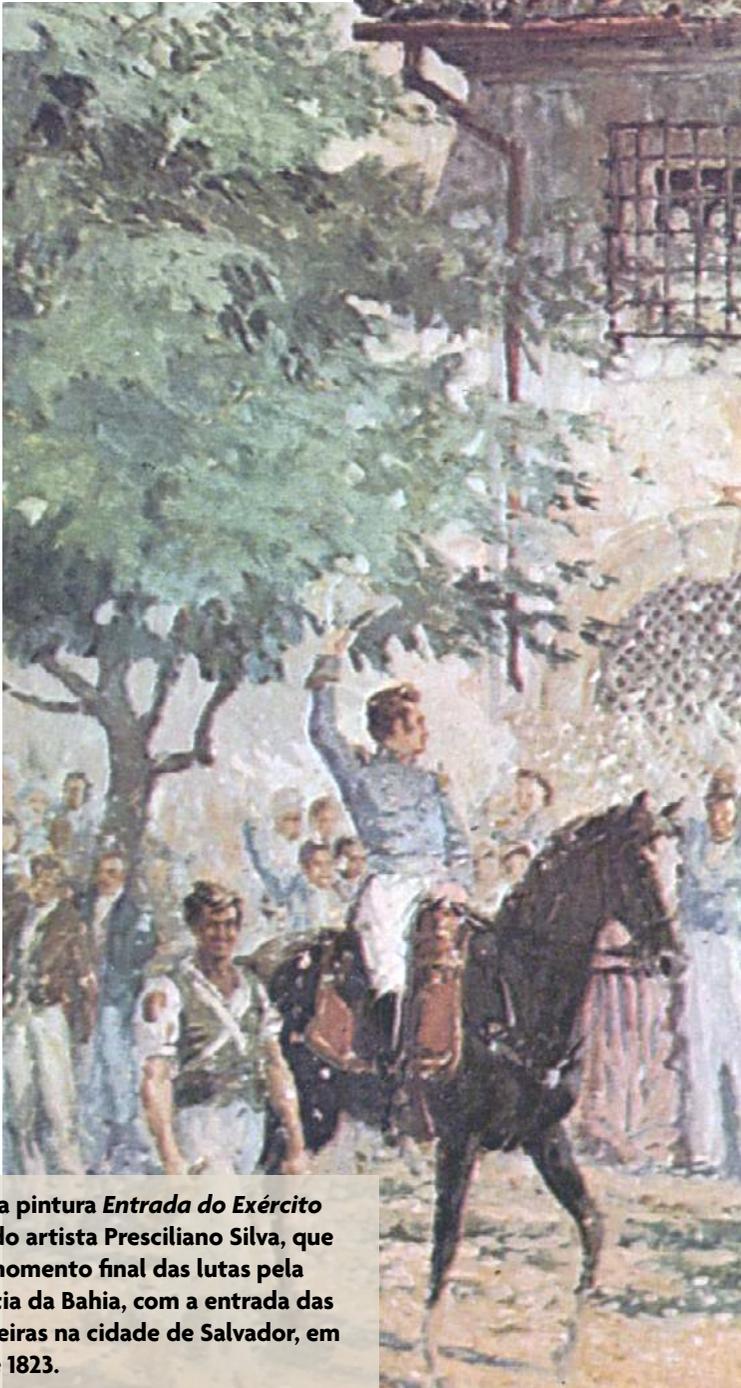
Isaac Bastos Marinho *¹

Lucas Exedito de Paiva Zim *²

Após lograr um bloqueio à cidade de Salvador, o Primeiro-Almirante da Armada Imperial brasileira, Lorde Thomas Cochrane, determinou a John Taylor, Comandante da Fragata “Nichteroy”, acosar e flagelar a esquadra lusa até a boca do Rio Tejo. Na pernada, a fragata apresou dezesseis navios mercantes do comboio português que se retirava da Bahia. O episódio demonstrava o êxito de uma Armada recém-organizada, capaz de bem articular e executar a integração da Bahia, local onde a luta pela Independência foi mais severa, ao Império em construção.

Contudo, ainda que o triunfo da Armada na Bahia fosse incontestável, restava atuar de modo a resolver o impasse que se desenhava em relação à integração das Províncias do Norte ao Brasil. Em 1822, depois de muitos movimentos e ideias separatistas, D. Pedro I, assessorado por sua esposa Dona Leopoldina e pelo estadista José Bonifácio de Andrada e Silva, declarou a Independência. Todavia, o “Grito do Ipiranga”, embora ato formal e posteriormente celebrado, não afiançava a conservação da autonomia proclamada. Noutros termos, pode-se dizer que o grito de Independência não foi ouvido do mesmo modo nas unidades administrativas da antiga colônia portuguesa.

Em face da extensão do território e da necessidade de transportar tropas e abastecer efetivos em terra, o Poder Naval se tornou instrumento incontornável, pela sua mobilidade, para a integridade territorial. Nas Províncias do Norte (atualmente, grosso modo, Norte e Nordeste), e na Cisplatina, a lealdade de muitos ainda pertencia à Co-



Fragmento da pintura *Entrada do Exército Libertador*, do artista Presciliano Silva, que relembra o momento final das lutas pela independência da Bahia, com a entrada das tropas brasileiras na cidade de Salvador, em 2 de julho de 1823.

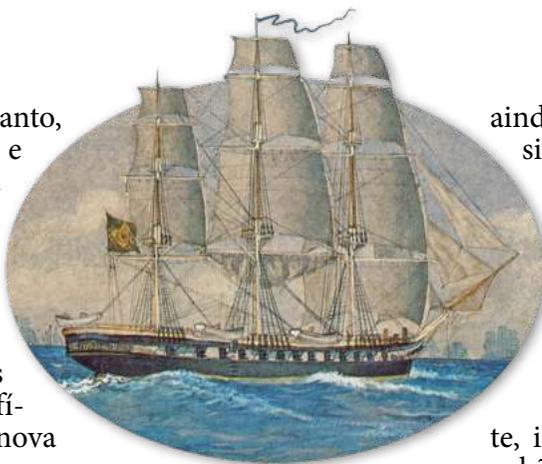
roa portuguesa. Era, portanto, imprescindível a formação e o emprego da Marinha, seja para submeter ou expulsar todos aqueles que procuravam fragmentar o território pretendido (ZIM, 2022, p.107).

Isso se deve a múltiplos fatores. Dentre eles, as difíceis comunicações entre a nova sede do Império do Brasil – o Rio de Janeiro – e Províncias do Norte, como o Pará e o Maranhão, cujo acesso era extremamente complexo, devido ao próprio condicionalismo físico do Atlântico. Os caminhos por terra eram escassos e, em geral, de conhecimento (quase exclusivo) dos indígenas. A condição ambiental proporcionava aspectos mais favoráveis à comunicação dos territórios mais ao norte com Portugal do que com o Rio de Janeiro, o que explica, em certa medida, o desejo de alguns grupos locais da manutenção do alinhamento com os lusitanos. Outro fator que comumente não é bem explorado são as relações tecidas entre as próprias Províncias do Norte.

Assim, o presente artigo versa sobre o contexto das chamadas “Províncias do Norte”, identificando aspectos adstritos às relações políticas que estabeleceram com as cortes em Lisboa e, ao reverso, aos frágeis vínculos mantidos até o desfecho das Guerras de Independência com o Rio de Janeiro, cidade recém-elevada ao estatuto de capital do Império do Brasil. Além disso, o itinerário proposto para o artigo também abrange as relações estabelecidas entre as Províncias do Maranhão e Grão-Pará, de modo a explicitar suas relações de dependência. Assim, espera-se oferecer, a partir da produção historiográfica recente, um enquadramento mais alargado para as já conhecidas operações navais realizadas por Lorde Thomas Cochrane no Maranhão e John Pascoe Grenfell no Pará.

A CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA NO MARANHÃO

Para que se entenda o desenrolar da campanha da Independência nas províncias ao Norte é necessário que, antes, se analise o contexto, os anseios e os modos de pensar que corriam naquelas localidades. Sob uma perspectiva geral,



A Fragata "Niterói" perseguindo os navios portugueses que se retiravam da Bahia

Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho

ainda que sob o risco de alguma simplificação, pode-se afirmar que, após a declaração da Independência por D. Pedro, apenas as Províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais acatam de imediato à aspiração emancipacionista.

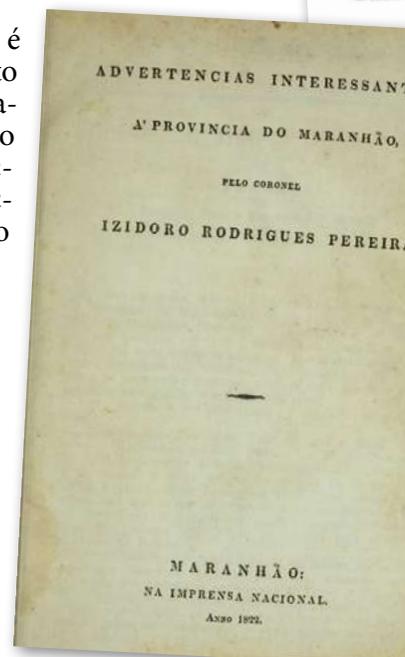
As províncias mais ao norte, incluindo aquelas do Maranhão e Grão-Pará, mantiveram-se fiéis à antiga metrópole devido a diversos fatores. Primeiro, por conta das características intrínsecas à navegação a vela, a exemplo das correntes, marés e do próprio regime de ventos. Em acréscimo, mas na mesma direção, pela falta de estradas terrestres entre as Províncias do Norte com o Rio de Janeiro, estabeleceram-se laços comunicativos mais estáveis com Portugal do que com as demais Províncias do Sul. Os efeitos da geografia aqui, portanto, não devem ser desprezados.

Outro fator era a presença massiva de patriotas portugueses nos territórios ao norte. Eles compunham as elites comerciantes das cidades, justamente aquela partidária do movimento liberal português de restauração colonial. Durante a Revolução Liberal do Porto, em 1821, e durante todo o embate entre as cortes portuguesas e D. Pedro, foram reforçadas as guarnições militares das Províncias do Norte com soldados portugueses, que posteriormente seriam partidários de Portugal e, assim, contrários ao movimento de independência (BITTENCOURT, 2006, p. 75).

Por uma outra perspectiva, é possível entender o momento que a província experimentava analisando, por exemplo, o documento *Advertências interessantes à Província do Maranhão* (1822), escrito pelo

O documento *Advertências interessantes à Província do Maranhão* trazia em seu conteúdo a insatisfação com a tributação geradas na Província do Maranhão, além de críticas à intervenção britânica no comércio

Imagem: BBM Digital



comerciante Izidoro Rodrigues Pereira e endereçado aos representantes maranhenses presentes nas cortes. O documento não apenas expressava insatisfação com a tributação vigente, mas também criticava a crescente intervenção britânica no comércio, o que causava, dentre outros efeitos, queda no preço do algodão. Outro folheto a ser referido é o *Espelho crítico-político da Província do Maranhão* (1822), de João Antônio Garcia de Abranches, que explicitava a realidade dos lavradores do Maranhão e o seu crescente endividamento. Assim, em grande medida, a realidade dos comerciantes no Maranhão se deteriorava à medida que o sul do Brasil adquiria independência de Portugal. Em paralelo, surgia nos comerciantes portugueses o ideal do retorno à condição colonial, em alternativa ao estado de Reino Unido que se mantinha. Nesse contexto, as elites mercantis do Maranhão pendem mais para o lado liberal da revolução constitucionalista.

Outro elemento a ser ponderado é concernente aos periódicos e à constituição de um espaço de opinião coletiva. Aqui, toma-se como referência o *O Conciliador do Maranhão*, principal periódico naquela altura. Os seus redatores eram Antônio Marques da Costa Soares e o Padre Tezinho. Ambos eram próximos do Governador da província, Pinto da Fonseca, de forma que o periódico era utilizado como forma de tecer e manipular a opinião pública em defesa do Governador e em ataque aos seus oponentes políticos (GALVES, 2015).

Pelo fato de o periódico ser uma expressão do que pensava o governo do Maranhão, ele era favorável à

manutenção do governo monárquico e à Coroa portuguesa, ao “pacto colonial” e à monarquia constitucional. Criticava o ideal de Independência do Brasil por iniciativa do Rio de Janeiro, crítica que pode ser entendida por conta das relações políticas, culturais e econômicas estabelecidas entre Portugal e o Maranhão, mais relevantes do que aquelas que o Maranhão desenvolveu com as demais partes do Estado do Brasil. Nesse contexto, os portugueses que buscavam algum cargo na burocracia pública local e no comércio exportador e varejista se posicionavam contrariamente ao movimento de independência (PEREIRA, 2006).

Há, no entanto, uma mudança de comportamento por parte do Governador: a partir do momento que os ânimos se inclinam em favor do movimento da independência pela ação dos comerciantes e agricultores, Pinto da Fonseca passa a ser também favorável à causa da independência, principalmente para se manter no poder. Com esse objetivo, o periódico *O Conciliador do Maranhão* torna-se essencial para fortalecer a imagem do Governador como liberal, portanto opositor das práticas do Antigo Regime (CUTRIM, 2027). Ainda a partir dessa inversão de postura, percebe-se que, em um primeiro momento, o periódico publicava em 24 de maio de 1823, notícias de apoio à constituição portuguesa, enquanto tipificava os partidários à independência como “fanáticos” ou “bárbaros salteadores”. Classificava todas as tropas das províncias vizinhas que já tinham aderido à causa da independência e vinham invadindo o território maranhense como soldados imperialistas, desejosos de roubar e atrasar a indústria dos maranhenses. Depois, *O Conciliador do Maranhão* deixa de circular em 28 de julho de 1823, após a cidade de São Luís ser cercada por tropas partidárias à independência, exatamente em razão de já ter sido um periódico favorável à constituição portuguesa (PINHEIRO, 2016).

Sob a ótica da História Militar, o último momento de resistência por parte da junta governativa se encerra a partir de um “blefe” por parte do Almirante Cochrane: em uma investida, utilizando a Nau “Pedro I”, deu a entender que ocorreria um bombardeio da esquadra imperial na cidade de São Luís, e que posteriormente um desembarque asseveraria a conquista da cidade e a incorporação decorrente, pela via militar, do Maranhão à causa da independência. Sem meios para contrapor esse “blefe”, a Província do Maranhão aderiu ao movimento de independência (DORES, 1957, p. 112).



Edição de 24 de maio de 1823 do periódico *O Conciliador do Maranhão*, na qual foram publicadas notícias de apoio à constituição portuguesa. Este periódico deixou de circular após tropas partidárias à independência cercarem a cidade de São Luís

Imagem: BN Digital

A CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA NO GRÃO-PARÁ

Limitando-se especificamente à realidade do Grão-Pará, apesar das barreiras comunicativas, é notório que essa imensa região não pode ser vista como uma região isolada, na medida em que as ações do Império português sempre ataram o seu destino a um conjunto territorial ainda mais amplo. Desde 1621, devido aos riscos das hostilidades holandesas, Maranhão e Grão-Pará estavam reunidos sob o mesmo rótulo jurisdicional, já que perfaziam uma unidade administrativa da Coroa portuguesa, o Estado do Maranhão e Grão-Pará. Assim, em função desse percurso histórico, o Pará não tinha condições políticas ou econômicas de manter seu destino sozinho, sem consideração aos seus estreitos laços desenvolvidos com o Maranhão (MACHADO, 2015, p.7).

A ligação do Pará ao Maranhão suplantava as questões culturais e vínculos históricos compartilhados: no início do século 19, sobressaltavam também os recursos econômico-financeiros. As reformas pombalinas enriqueceram o Maranhão, principalmente pela exportação de algodão; porém, o Pará se manteve em uma condição financeira precária que era sanada por repasses constantes de verba pela capitania vizinha. A dimensão da dependência econômica era tão elevada no começo da década de 1820 que muitas autoridades paraenses enviaram cartas solicitando recursos. Chegaram ao ponto de enviar uma embarcação para recolher os recursos disponibilizados pela província vizinha. Essa era uma relação conhecida, que aliás continuou mesmo após a independência. Isso se confirma pelo fato de que alguns deputados maranhenses foram contra a proposta de criação da província do Rio Negro, argumentando que seria mais uma província a sustentar, além do Pará (MACHADO, 2015, p. 8).

Além desse laço mais evidente, existiam outras ligações, ainda que frágeis e irregulares, com o interior do continente, destacando-se o Mato Grosso e Goiás. Essas relações mantinham a ambição do Marquês de Pombal, Secretário de Estado de D. José I, de otimizar a comunicação interna. Utilizavam a posição hidrográfica privilegiada de Belém para facilitar a interiorização do continente, melhorando assim o contato com o interior, e estimular trocas comerciais. Ressalta-se a utilização do Rio Madeira para o comércio entre o Pará e o Mato Grosso (MACHADO, 2015, p. 9).



Nas Províncias do Norte, a lealdade de muitos pertencia à Coroa portuguesa. Isso acontecia por uma série de fatores, dentre eles, uma maior facilidade de comunicação desses territórios com Portugal do que com o Rio de Janeiro

Em suma, esses territórios mantinham relações entre si e com Portugal, chegando inclusive a contestar a autoridade de D. Pedro I, pedindo tropas às Cortes de Lisboa para que pudessem resistir à unificação do Brasil. Todavia, nunca foram enviadas (MACHADO, 2015).

À luz dessas considerações, pode-se depreender que, ao aderir à unificação do Império do Brasil, a Província do Maranhão acaba induzindo a decisão da Província do Pará. A isso, é necessário agregar a ameaça de um reforço militar enviado do Rio de Janeiro, bem como a interrupção de um bloco de províncias bem articuladas a Lisboa. Esses três elementos (vinculação entre Maranhão e Pará; ameaça de um reforço militar; e interrupção das articulações com Lisboa) são a explicação basilar para se compreender a decisão da Junta de Governo em aceitar politicamente a incorporação da Província do Grão-Pará ao Império do Brasil (MACHADO, 2015, p.17).

Algumas informações acerca das ações da Esquadra Imperial podem ser extraídas do diário do Frei Manoel Moreira da Paixão e Dorez. O Frei era o capelão da esquadra comandada por Cochrane e esteve a bordo da Nau “Pedro I” durante a campanha para a Bahia. Naquela altura, foram empregados os seguintes meios navais: Nau “Pedro I”, comandada pelo Capitão de Fragata Thomas Sackville Crosbie; Fragata “Piranga”, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra



**John Taylor,
Comandante da
Fragata "Niterói"
que acompanhou os
navios portugueses
que se retiravam
da Bahia**

David Jewett; Fragata Real "Carolina", comandada pelo Capitão de Fragata Gonçalves Lima; Fragata "Niterói" comandada pelo Capitão de Fragata John Taylor; Corveta "Maria da Glória" comandada pelo Capitão-Tenente Teodoro de Beaurepaire; Corveta "Liberal", comandada pelo Capitão-Tenente Antônio Salema Garção; Brigue "Guarani", sob o comando de Antônio Joaquim do Couto; Brigue "Escuna" sob o comando de Justino Xavier; e a Escuna "Leopoldina", comandada pelo Segundo-Tenente Francisco de Sá Lobão. Um total de nove navios, com aproximadamente dois mil praças e 278 peças de artilharia, empregava esforços para a afirmação da Independência do Brasil no território maranhense. O Imediato de Cochrane, John Pascoe Grenfell, foi enviado em 6 de agosto de 1823 a Belém do Pará, a bordo do Brigue "Maranhão" (antigo brigue português "Dom Miguel"), armado de dezoito canhões, para eliminar as resistências paraenses ao Império.

Grenfell se utilizou de estratégia semelhante àquela do Almirante Cochrane. Escreveu à Junta da Província do Pará, ameaçando-a com uma grande esquadra que estava supostamente a caminho de Belém. Além disso, enviou uma carta de Lord Cochrane que confirmava a adesão do Maranhão e garantia a vida e os bens dos portugueses que aderissem à causa da Independência (NOSCHANG, 2020, p. 67). Logo suas ameaças surtiram efeito e a Junta Governativa brasileira tomou posse e passou a governar o Grão-Pará. Dessa forma, a Província do Pará foi anexada ao Império do Brasil.

Apesar de já conformado o território, os diferentes núcleos sociais que viviam naquela região, brasileiros e portugueses que se contrapunham às ordens do comandante Grenfell em relação à Independência do Brasil, acabaram por criar um clima hostil, fazendo com que a Armada Imperial precisasse intervir,

quando fez o uso de diplomacia e também da força armada (NOSCHANG, 2020, p. 67).

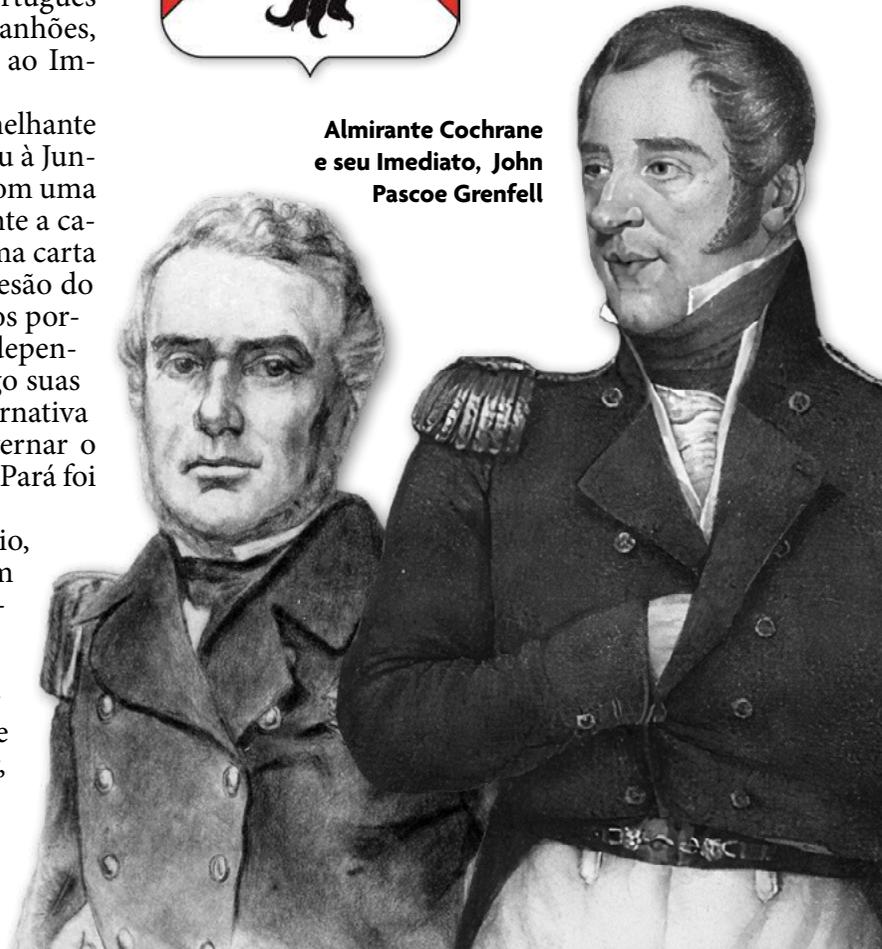
Em 12 de outubro, após tumultos e ações militares, o Pará foi oficialmente incorporado ao Império. Porém, a incorporação do Maranhão e do Pará ainda demandava consolidação, já que os grupos apoiadores dos vínculos com Lisboa ainda se manteriam fortes por algum tempo (NETO, 2022, p. 95).

Após concluir sua expedição para unificar o Império do Brasil, em 20 de setembro de 1823 o Almirante Cochrane iniciou sua derrota para o Rio de Janeiro e, em 9 de novembro, adentrou novamente a Baía de Guanabara com merecidas honras. Coube-lhe inclusive o título de Marquês do Maranhão, título nobiliárquico que se destaca em seu túmulo na Abadia de Westminster, em Londres; assim como a Grã-Cruz da Ordem do Cruzeiro do Sul. Em cerca de seis meses, a esquadra portuguesa foi expulsa dos mares do Brasil.



**Brasão do Marquês
do Maranhão, título
conferido por D. Pedro I
a Thomas Cochrane, pelo
êxito obtido nas lutas de
Independência da Bahia e
do Maranhão em 1823**

**Almirante Cochrane
e seu Imediato, John
Pascoe Grenfell**





A Batalha de Pirajá foi um dos principais embates ocorridos entre o Exército brasileiro e as tropas portuguesas durante a Independência da Bahia

Mural de Carybé

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De modo geral, o artigo discutiu como as Províncias do Norte eram mais alinhadas com as Cortes em Lisboa do que com o Rio de Janeiro. Em parte, por conta do condicionalismo físico do Atlântico; em parte por conta das imposições fiscais que o Rio de Janeiro impunha às demais províncias. Outro fator relevante era a maior aproximação comercial e cultural entre as províncias fronteiriças. Em síntese, parecia mais oportuno manter seu alinhamento com Lisboa a se aventurar em um projeto político, ainda que genuíno, encabeçado pelo Rio de Janeiro.

O cenário começou a se transformar quando, no Maranhão, surgiu uma pressão pela independência tanto por parte dos comerciantes e agricultores, quanto pelas tropas e navios que militarmente bloqueavam a Província. Com o objetivo de se manter no poder, o Governador se pôs favorável à causa da independência. Sua resistência teve seu último suspiro a partir da investida decisiva do Almirante Cochrane. A partir das relações prévias que existiam entre as províncias, o Grão-Pará se viu ameaçado quando, além da aproximação de uma suposta esquadra – conforme vaticinado por Grenfell – tomou conhecimento de que o Maranhão, com o qual mantinha laços mais estreitos e de quem dependia financeiramente, alinhou-se ao Império do Brasil.

Os esforços de resistência foram vencidos pelo uso da diplomacia e mesmo da força, com o emprego da Armada Imperial, garantindo a incorporação do Pará como parte do Império do Brasil.

As incorporações do Maranhão e Pará, entretanto, não eram o ponto final desta história. Na década de 1830, em face das incertezas do Período Regencial, novos tumultos e rebeliões estalaram naqueles locais. Para debelar a Cabanagem e a Balaiada, mais uma vez a Armada Imperial cumpriu funções de transporte e abastecimento de tropas, além de eventuais bloqueios e bombardeios. Noutros termos, a adesão dessas imensas e importantes regiões não se resume aos anos de 1822 e 1823, mas deve mesmo ser pensada como um processo histórico, cujo instrumento basilar foi o Poder Naval a serviço do Estado Imperial. ■

REFERÊNCIAS

- BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- CUTRIM, Luísa. Moraes Silva. *A alma do negócio: a trajetória do negociante Antônio José Meirelles no Maranhão (c. 1820 – 1832)*. Dissertação (mestrado em História). Niterói: PPGH-UFF, 2017.
- DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957.
- GALVES, Marcelo Cheche. “Dirigir e retificar a opinião pública: os primeiros anos da tipografia nacional do Maranhão (1821 – 1823)”, in *Anais do I Seminário Internacional Brasil no Século XIX*. Niterói: Sociedade de Estudos do Oitocentos, 2015. V. 1, pp. 1-17.
- MACHADO, André Roberto de Arruda. “Para além das fronteiras do Grão-Pará: o peso das relações entre as províncias no xadrez da independência (1822-1825)”, in *Outros Tempos—Pesquisa em Foco—História*, v. 12, n. 20, 2015.
- NOSCHANG, Liara. “Marinha Imperial brasileira”, in *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 79, n. 107, 2020, pp. 45-74.
- NETO, Hélio Franchini. “A Marinha de Guerra na Independência do Brasil—reflexões sobre a relevância do poder naval”, in *Navegador: subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 36, 2022, pp. 77-103.
- PEREIRA, J. de J. *As representações da escravidão na imprensa jornalística do Maranhão na década de 1880*. 2006. Tese (doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 2006.
- PINHEIRO, R. A. *O conciliador e o início do jornalismo maranhense no século XIX*. Tese (doutorado em comunicação social) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.
- ZIM, Lucas Expedito de Paiva. “A independência do Brasil no Diário do Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores”, in *Revista de Villegagnon*, Rio de Janeiro, ano XVI, n. 16, 2022, pp. 106-111.

*1 Aspirante (IM)

*2 Aspirante

OS FUZILEIROS NAVAIS

NO PRIMEIRO REINADO E REGÊNCIA

Esley Rodrigues de Jesus Teixeira *



Oficial e praça da Brigada Real da Marinha

Pintura contida no corredor de acesso ao gabinete do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais

Muito pouco tem sido escrito sobre a atuação dos Fuzileiros Navais nas batalhas que deram ensejo à Guerra de Independência. Apesar de sua história cheia de glórias, percebe-se um largo hiato entre a Batalha de Cayenne em 1808/1809, considerada o batismo de fogo

desta tropa, e a Campanha contra o General Aguirre e Oribe/Rosas, nas Batalhas de Tonelero e Paysandú, ou ainda na Guerra do Paraguai, quando os Fuzileiros Navais foram consagrados nas Batalhas de Humaitá e Riachuelo. Parte disso é uma falta de compreensão quanto ao papel da Brigada Real da Marinha dentro das funções táticas da Armada Imperial, mas também do pouco material disponível a respeito do período.

O sentimento hodierno, de homens que desembarcam em praias hostis contra inimigos armados até os dentes, é um arquétipo bem desenhado sobretudo pela 2ª Guerra Mundial e pelos filmes dela derivados. No Brasil, o papel do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), antiga Brigada Real da Marinha, consistia peremptoriamente no guarnecimento dos armamentos navais, cabendo também o conserto dos vasos de guerra e o desembarque com fuzis, materializando-se nos três “corpos” em que era a Brigada dividida. Considera-se, portanto, que cada navio da Armada Imperial possuía um destacamento de Artilheiros, Artífices/Lastradores e Fuzileiros. Incompreensível, portanto, desatar da história de nossa Armada Imperial a história de nosso Corpo.

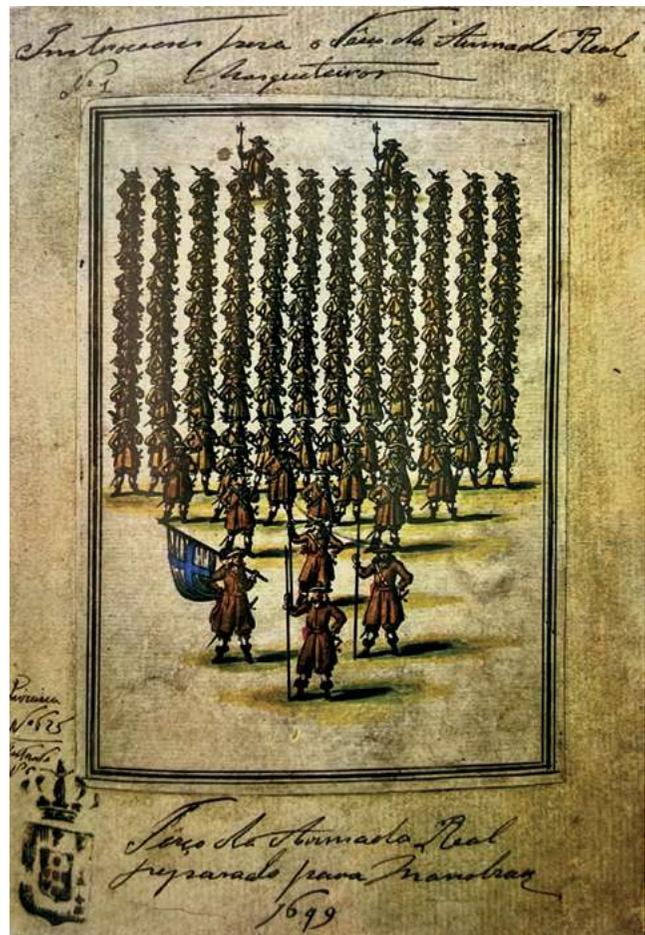
O presente artigo tem por propósito apresentar fatos da história do CFN neste período de geração de nossa cultura, que vai de 1808, com sua chegada ao Brasil, até 1845, com o fim do período regencial. Utilizar-se-á como metodologia a revisão bibliográfica, também valendo-se de pesquisa histórica de documentos oficiais da Coroa portuguesa. Conclui-se que o CFN ainda possui largo acervo historiográfico inexplorado, cabendo não apenas uma revisão de suas tarefas históricas (que não mudaram muito no decorrer dos tempos) como de seu papel social.

ANTECEDENTES PORTUGUESES

Antes de ser estabelecido no fim do século 18, é interessante que se lembre que os Fuzileiros Navais possuem uma história comum com a do Terço da Armada de Portugal, criado em 1621 e utilizado pela primeira vez em 1624 contra os holandeses aqui estabelecidos em São Salvador (Oliveira, 2022; p. 105). Nasceram os Fuzileiros, portanto, como uma tropa de caráter anfíbio e expedicionário desde suas raízes mais antigas, com um nome espanhol, mas sangue português. Seu primeiro comandante foi o Mestre de Campo Dom Francisco d'Almeida e sua ativação esteve diretamente ligada às guerras espanholo-holandesas do século 17, que exigiram uma robusta preparação da Espanha contra a Holanda, obrigando Felipe IV a criar uma tropa que ficaria como “a base de infantaria que constituiria a base de todas as batalhas travadas no Índico, na costa africana e agora na América do Sul” (MATOS, 1999; p. 10)

As tarefas da Brigada Real da Marinha (BRM) estão exaustivamente descritas em seu alvará de criação, bem como a motivação para tal. Formada pelos corpos de Artilheiros Marinheiros, Fuzileiros Marinheiros e Artífices e Lastradores Marinheiros, caberia a ela as tarefas de “guardar as naus e embarcações de guerra, quando postas em completo armamento”; “presidiar e guardar o Arsenal Real, e outros lugares, ou fortes”; “guardar, preparar e conservar os petrechos navais e das mesmas embarcações de guerra, quando desarmadas”, e “trabalharem no mesmo Arsenal” (Portugal, 1797; p. 448). Esta brigada possuía um Estado Maior (Inspetor Geral, três chefes de divisão, três capitães de fragata e dois primeiros tenentes), uma Divisão a dez companhias de Artilheiros Marinheiros (1.770 almas), uma Divisão a doze companhias de Fuzileiros Marinheiros (2.124 praças), e uma Divisão de Artífices e Lastradores a nove companhias de Artífices (1.188 militares) e uma de Lastradores (140 militares). No total, a Brigada Real da Marinha nascia com 5.231 soldados. As Divisões também eram chamadas de Corpo.

Pelo posto do Inspetor Geral (Chefe de Esquadra, o que hoje se equipara a Contra-Almirante, podendo vir a ser um Vice-Almirante, no que seria acrescentado ao soldo de 60\$000 por mês mais 200\$000 por ano) não parece ter tido a BdaRM um início tímido. Sua subordinação era direta ao Secretário de Estado da Marinha e ao Almirantado (o secretário geralmente era um civil, o que explica a dupla subordinação),



Instruções de formação para mosqueteiros do Terço da Armada de Portugal de 1649

Fonte: Cutileiro, 1983; p.147

tendo “comando (...) sobre tudo o que pertence ao seu Corpo, à Artilharia de Marinha, às Torres (...), distribuição dos soldados e marinheiros”, além da responsabilidade pelo correto posicionamento e distribuição da “Artilharia, Balla, Metralha Carreta e todos os petrechos da Artilharia” (Portugal, 1797; p. 453.) Também eram sua responsabilidade a proposta de novas tecnologias, as escolas práticas e baterias para exercício. Percebe-se, portanto, que as atribuições do Inspetor Geral eram bastante correlatas com as do atual Comandante-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.

Parte desta Brigada viria escoltando a família real portuguesa que cá chegou em 1808, dando ensejo à primeira cisma dentro da Brigada, pois que manteve o Corpo de Artilheiros embarcado nos quinze navios de guerra que havia e o Corpo de Fuzileiros Marinheiros seguira para terra, sendo instalado nos alojamentos dos padres beneditinos, próximo ao “Armazém

do Braz de Pina, (...) numa rua que recebeu o nome de Rua dos Quartéis da Armada, posteriormente Rua de Bragança e, posteriormente, Rua Conselheiro Saraiva” (Marques, 1940; p. 7). Nestes alojamentos os Fuzileiros Marinheiros ficariam até o dia cinco de novembro de 1808, quando, comandados pelo Capitão de Fragata James Lucas Yeo (SILVA, 2018; p. 83), da *Royal Navy*, partiram para a capital da Guiana Francesa, sendo ombreados por seiscentos homens da Artilharia do Exército e mais quatrocentos paraenses, estes últimos sob o comando do Tenente Coronel Manuel Marques d’Elvas Portugal. O Batismo de Fogo do Corpo de Fuzileiros Marinheiros foi, portanto, a Batalha de Caiena, cerco que levaria dois meses até a rendição e capitulação da colônia francesa nas Américas.

Na volta de sua expedição de 1809, “a 21 de março, por determinação do Ministro da Marinha, D. João Rodrigues de Sá e Menezes, Conde de Anadia”, e por terem seus alojamentos sido ocupados por “Fidalgos da Corte”, os Fuzileiros Marinheiros seriam instalados na Fortaleza de São José da Ilha das Cobras, onde já funcionava o antigo presídio e as masmorras. Nos treze anos que se arrastam de sua instalação até o início da Guerra de Independência, o Cor-

A chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro, acompanhada pela Brigada Real de Marinha em 1808

Obra de Alcebiades Miranda de Noronha, atualmente exposta no Salão 7 de Março, na Fortaleza de São José (Ilha das Cobras)



Desembarque anfíbio em Caiena
Pintura de Álvaro Martins

po de Fuzileiros criou diversas tradições ainda hoje vistas pela tropa, como a proibição do uso de toques de corneta para a marcha, “[a]penas se consentindo que nas marchas dos recrutas se lembra a cadência de vez em quando, por meio das vozes – direita, esquerda – e na instrução do pelotão, por algumas pancadas na baqueta, reguladas pelas oscilações do pêndulo” (Marques, 1940; p. 10); a delimitação da velocidade da marcha por passos por minutos (ordinário – 75, dobrado – 108 ou acelerado – 120); e a capacidade expedicionária tendo 625 Fuzileiros rea-





Dona Maria I, Rainha de Portugal

Obra exposta no Salão Sebastopol do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais

decer às ordens de Lisboa. O reforço de Avilez, aqui chegado aos 5 de maio de 1821, antes de regressar a Portugal sob os atentos canhões da estrutura de defesa da Baía de Guanabara, deixou para trás 48 Fuzileiros Marinheiros, que prontamente se alistaram no quartel central.

Os bravos serviços prestados ao Brasil forçaram Dom Pedro, de bom grado, a conferir aos Fuzileiros Marinheiros novo nome (Corpo de Artilharia da Marinha), nova organização e novo efetivo, cerca de quatro mil almas assim distribuídas em 7 de setembro de 1822: “54 oficiais, 74 sargentos, 71 cabos, 36 corneteiros (...) 38 músicos e 3.759 soldados artilheiros e fuzileiros”. Deste “efetivo (...) 993 praças nos navios da esquadra (...) e mais 420 nas guarnições das fortalezas e estabelecimentos da Marinha” (Marques, 1940; p. 13). Pela Provisão Petrina de 31 de agosto de 1822, o Corpo de Artilharia da Marinha estaria destinado “à guarnição da esquadra, fortalezas, estabelecimentos navais e portos”.

Foram diversos os desembarques realizados pelos Fuzileiros e, mais ainda, deve-se salientar, o guarnecimento dos petrechos de guerra naval d'outrora, durante nossa guerra de libertação. Cabia aos Fuzileiros, portanto, a

garantia da letalidade dos navios de guerra. Foi com este propósito que um destacamento de Fuzileiros realizou um desembarque (malsucedido) na Bahia em 1823, sendo rechaçado pelas tropas do General Madeira de Melo, em clara superioridade numérica e vantagem tática, denotando seu já existente profissionalismo.

Tendo sido a tática assumida a do bloqueio naval, foram dispostos, nos navios da esquadra, 2.343 Fuzileiros Marinheiros (Marques, 1940; p. 14, 15), que estiveram presentes na Batalha de Salvador/Itaparica e São Luiz sob o comando de Cochrane, Belém sob Grenfell e na perseguição à esquadra

lizado o desembarque em Maldonado em 1811 e desembarcado em Montevideu e imposto a lei e a ordem nas Províncias do Norte e Nordeste em 1816 (Marques, 1940; p. 12). Este currículo de grandes serviços prestados deu a imagem de fidalguia e lealdade acima das tropas aqui lotadas, tendo sido a única a permanecer diretamente subordinada ao Príncipe Regente em 1811, como “força disciplinada e de confiança” (Marques, 1940; p. 12).

ATUAÇÃO NO BRASIL

Permaneceram no Brasil, portanto, 2.500 militares do Corpo de Fuzileiros Marinheiros, sob o comando do Coronel de Terra e Mar Antônio Maria Bernardo. Foram estes os Fuzileiros que impuseram forte bombarda contra as tropas do General Jorge de Avilez de Souza Tavares, Comandante da Divisão Auxiliadora que se revoltara contra a intransigência de D. Pedro I em não obe-



Rodrigo de Pinto Guedes, o Barão do Rio da Prata, primeiro Inspetor Geral da Brigada Real da Marinha do Brasil

portuguesa de São Salvador até o Tejo sob John Taylor. Ao todo, a Esquadra de Cochrane ostentava quatrocentos canhões guarnecidos pelo Corpo de Artilharia da Marinha, dos quais 328 dos navios de guerra e 72 dos navios mercantes que foram armados (Silva, 2018; p. 94). Durante a campanha da Cisplatina (1825-1827), o “Teatro de Operações abrangeu o estuário do Prata, os Rios Uruguai, Paraná, Paraguai e as Costas da Patagônia (...) os navais tiveram pesadas baixas”. Foram realizados diversos desembarques nas margens dos rios e no sul da Argentina.

Os Fuzileiros Marinheiros, depois deste evento, passaram à sua comum tarefa de guarnecer navios e instalações navais, nunca sendo esquecidos, contudo, quando da necessidade de guarnecer o que hoje é conhecido como atividades benignas ou de emprego limitado da força. Um destacamento de fuzileiros “ostentando flores nos canos das armas e fitas verde e amarelas nos braços” formou no Cais do Faroux (Arco do Telles) para “prestar continência à Princesa Dona Amélia” quando de sua chegada em casamento com D. Pedro I. O mesmo seria observado quando da sagração do herdeiro do primeiro monarca, quando a tropa se postou na Rua Direita.

Em 1831, durante os levantes contra D. Pedro I, os Fuzileiros ficaram encarregados do “policiamento do quarteirão compreendido entre as Ruas Direita e Leitoeiros”, o que não impediria que o próprio Corpo fizesse sua revolta, insuflados pelo político nordestino Cipriano Barata. Na noite das garrafadas foram três mortos e quatorze feridos da tropa de mar. Foram também utilizados no combate ao tráfico negreiro, ilegal desde 1830, compondo, assim, importante papel na repressão deste ilícito, havendo ademais “bases” estabelecidas em “Guaratiba, Ponta da Pedra, Sepetiba e Angra dos Reis”. Treze anos mais tarde, os Fuzileiros seriam utilizados para apaziguar “conflitos entre praças de terra e mar por causa das mulheres que ali habitam”, no perímetro que hoje abarca do sopé do Mosteiro de São Bento até a Candelária. O fim do Corpo de Artilharia viria pela Lei nº 1.587 de 3 de outubro de 1847, passando a ser chamado de Corpo de Fuzileiros Navais, com um total de “46 sargentos, 34 cabos, 39 músicos, 20 corneteiros, 10 tambores e 1.716 artilheiros fuzileiros” (Marques, 1940; p.21).

CONCLUSÃO

Durante sua existência, o Corpo de Fuzileiros Navais desempenhou papel de grande relevân-

cia nos principais momentos de nossa história. Sua atuação nas batalhas navais (no guarnecimento dos petrechos dos navios, nos desembarques e na guarda das instalações navais), nas atividades representativas e nas de emprego limitado da força permanecem como baluartes a guiarem nossas atitudes hodiernas.

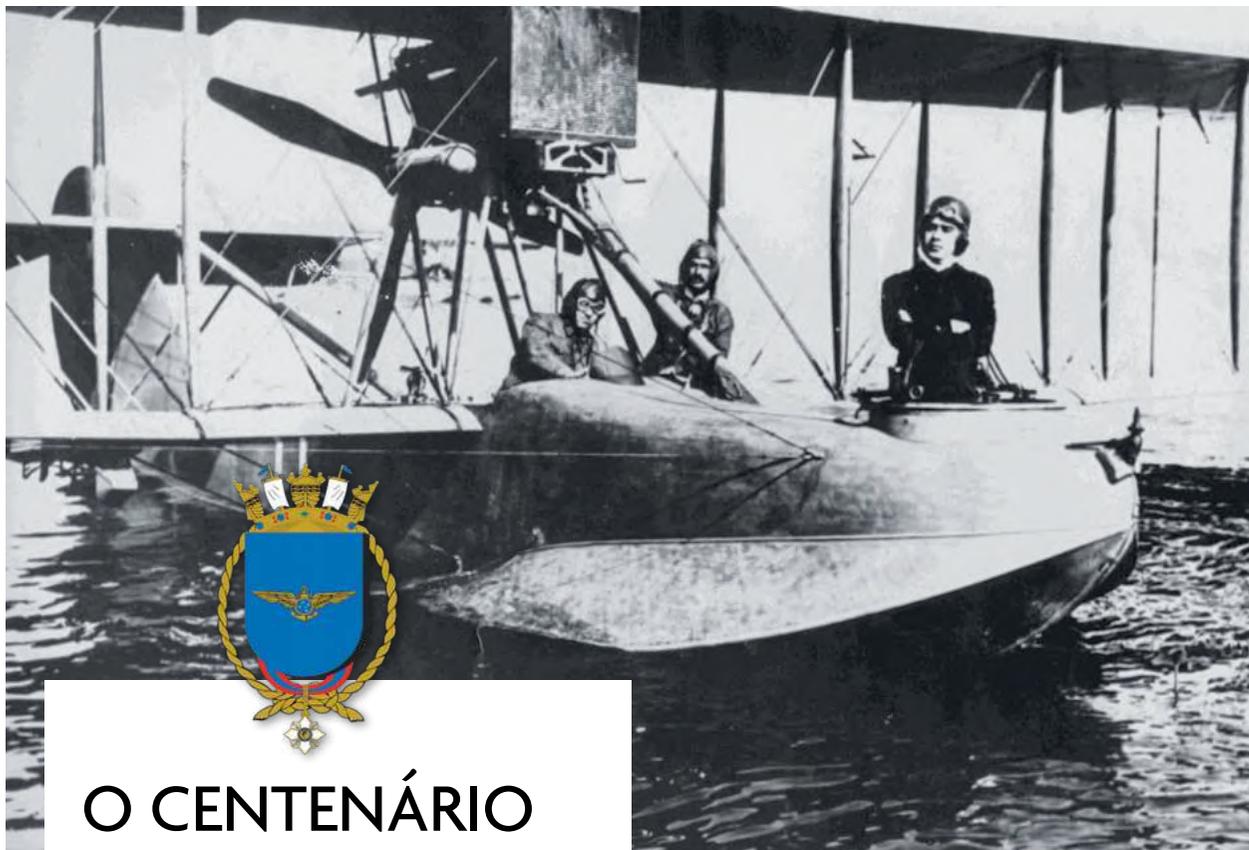
Durante o reinado de D. Pedro I e o Período Regencial, conviviam na Ilha das Cobras cerca de quatro mil almas, sem luz ou saneamento básico moderno como o conhecemos, com uma rotina de extenuantes exercícios para fortalecimento das pernas e braços e aumento da acurácia no tiro e um código disciplinar espartano, o que explica, em parte, a dificuldade para achar voluntários que servissem ao Corpo. Fica, contudo, bastante evidente, que já fazia parte da sociedade carioca (e brasileira) a figura do Fuzileiro Naval em desfiles, shows de bandas de música e em momentos de imposição da ordem pública.

Mais atuante foram os Artilheiros Marinheiros durante as batalhas da Independência, Cisplatina e campanhas regenciais. Poucos desembarques foram feitos durante esses eventos (Salvador/Itaparica, o bombardeio ao General Avilez, Maldonado e Montevidéu, o papel de apresamento de belenenses revoltosos no “Palhaço” de Grenfell, Confederação do Equador e nas Sabinada e Balaiada), fruto da tática de bloqueio utilizada por excelência. Por certo, as glórias que viriam durante o segundo período petrino encheriam de orgulho o Corpo, a Armada Imperial e os brasileiros. ■

REFERÊNCIAS

- PAULA, E. S. de. Pequena nota sobre o papel da marinha imperial no processo de independência. *Revista de História*, [S. l.], v. 46, n. 94, p. 433-437, 1973. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/132001>>. Acesso em: 8 maio. 2023.
- PORTUGAL. *Álvara de 28 de agosto de 1797 que cria a Brigada Real da Marinha*. Disponível em <<https://legislacaoegia.parlamento.pt/V/1/2/97/p478>> Acessado em 14 de maio de 2023.
- MARQUES, Anthero José. *Livro Histórico do Corpo de Fuzileiros Navais*. Duque de Caxias-RJ: Imprensa Naval, 1940.
- MATTOS, J. Semedo de. O Terço da Armada da Coroa de Portugal. *Revista da Armada*, p. 09-10. Julho de 1999.
- OLIVEIRA, Edson de. O Terço da Armada. *Revista Âncoras e Fuzis*. v. Conceitos Emergentes: A Inovação no Campo de Batalha. n. 52. Rio de Janeiro, 2021.

* Capitão de Corveta (FN), Oficial de Gabinete, Encarregado do Museu do CFN



O CENTENÁRIO DA DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA: do pioneirismo ao desenvolvimento e evolução da Aviação Naval brasileira

Emerson Gaio Roberto*

Curtiss F modelo 1914, primeira aeronave adquirida pela Marinha, em 1916

Foto: Marinha do Brasil

O emprego da aviação, ainda que embrionário durante os primeiros anos da 1ª Guerra Mundial, aliado com a visão de futuro de grandes autoridades navais, em especial o Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, propiciaram a criação da Escola de Aviação Naval (EAvN) em 23 de agosto de 1916, a primeira escola militar de aviação do Brasil. Sua missão era preparar aviadores para defender portos, vigiar o litoral, reconhecer forças e caçar meios inimigos.

Naquele mesmo ano, a Marinha adquiriu e incorporou à Esquadra três aerobotes *Curtiss F*. Em outubro, o Capitão de Corveta Protógenes Pereira Guimarães, então Comandante da EAvN, a bordo da aeronave C-2, acompanhado do piloto-mecânico da empresa Cur-

tiss, realizou o primeiro reide da Aviação Naval Brasileira, decolando da Ilha das Enxadas, centro do Rio de Janeiro, e pousando na Enseada Batista das Neves, onde hoje está localizado o Colégio Naval, em Angra dos Reis. Aquele voo pioneiro pavimentava a pista para a Aviação Naval alçar voos ainda mais altos.

Em 1922, ano das comemorações alusivas ao centenário da Independência do Brasil, uma nova referência para a aviação mundial foi testemunhada: a Travessia Aérea do Atlântico Sul. A bordo do hidroavião F-400, os destemidos oficiais da Marinha portuguesa Gago Coutinho e Sacadura Cabral decolaram do Rio Tejo em Lisboa, no dia 30 de março, sem esquadra de balizamento e utilizando apenas um sextante náutico adaptado e um corretor de rumos desenvolvido pelos próprios pilotos. Navegaram pelos ares do Atlântico e, após 79 dias e 60 horas de voo, pousaram na Baía da Guanabara, próximo à Ilha das Enxadas, no Rio de Janeiro, no dia 17 de junho. Dezenas de embarcações acompanharam sua chegada à EAvN, enquanto milhares de pessoas os esperavam em terra.

Os grandes acontecimentos daqueles anos criaram as condições de voo perfeitas para a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), com sede na Ilha das Enxadas, por meio do Decreto nº 15.847, de 18 de novembro de 1922, então denominada Comando da Defesa Aérea do Litoral e tendo como seu primeiro Comandante o Capitão de Mar e Guerra Protógenes.

Pouco tempo depois, em decorrência de uma reestruturação dos serviços de aviação na Marinha, por força do Decreto nº 16.237, de 5 de dezembro de 1923, o Comando da Defesa Aérea do Litoral passou a denominar-se Diretoria de Aeronáutica da Marinha, nome em vigor até os dias atuais, mantendo o CMG Protógenes como seu Diretor. Sua missão era promover e ampliar a importância da Aviação Naval e tinha a EAvN e os Centros de Aviação Naval do Rio de Janeiro, Santos e Florianópolis sob sua subordinação. Desde então, a DAerM tem tido grande participação na história da Aviação Naval Brasileira, que pode ser desdobrada em quatro fases.

A primeira inicia-se com



O então Capitão de Mar e Guerra Protógenes Pereira Guimarães foi o primeiro Diretor da DAerM



A Primeira Travessia do Atlântico Sul, realizada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral no centenário da Independência, foi um dos grandes acontecimentos que criaram condições para a criação da DAerM

a criação da EAvN, em 1916, passa pela criação e o desenvolvimento inicial da DAerM, e se encerra em 26 de novembro de 1941, quando a Marinha foi privada do seu componente aéreo em decorrência da criação do Ministério da Aeronáutica, para o qual cedeu suas instalações, todo o inventário de material aeronáutico e pessoal especializado.

Durante a fase inicial, além dos aerobotes *Curtiss F Mod.1914*, obtidos em 1916, outros modelos da mesma família foram empregados na EAvN, tais como quatro *Curtiss F Mod.1916*, entre 1918 e 1923, e o *Curtiss MF Seagull*, entre 1920 e 1931.

Em 1931, o Vice-Almirante Protógenes assumiu o cargo de Ministro da Marinha, encontrando a Aviação Naval em situação muito aquém daquela idealizada por ele. Entre 1931 e 1935, o Patrono da Aviação Naval realizou algumas ações que contribuíram para consolidar o componente aé-



Hangar 2 da Base de Aviação Naval de Rio Grande (1938)

Foto: Marinha do Brasil

reo da Marinha do Brasil (MB), dentre as quais se destacam a criação do Corpo de Aviação da Marinha, do Correio Aéreo Naval, do Quadro de Aviadores Navais, do estandarte da Aviação Naval, do Serviço de Medicina da Aviação Naval e da Força Aérea da Defesa do Litoral.

A segunda fase da Aviação Naval compreende o período entre a reativação da DAerM pela Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952, que previa a reorganização administrativa do Ministério da Marinha, e o ano de 1965, quando a Aviação Naval ficou restrita a operar apenas aeronaves de asas rotativas.

O ressurgimento da DAerM, liderado pelo seu Diretor, Contra-Almirante Olavo de Araújo, foi possível pelo esforço, abnegação e comprometimento de um seleto grupo de idealistas que aceitaram o desafio de recolocar o componente aéreo do Poder Naval no mais alto nível dentro da Marinha do Brasil. À época, a DAerM possuía três tarefas básicas: tratar assuntos de interesse aeronáutico junto ao Ministério da Aeronáutica; organizar e instalar um Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN); e tratar de assuntos relativos à aviação embarcada. Como na mitologia, a fênix renasceu orientada por um documento herdado da DAerM extinta em 1941, um estudo que sugeria ao Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) a construção, em Cabo Frio, de uma Base Aérea Naval.

Dentro do envelope de sua missão, a criação do CIAAN em 1955, inicialmente em um prédio na Rua do Acre, no centro do Rio de Janeiro, e posteriormente, em 1957, migrado para a Avenida Brasil, era de essencial importância para a captação e formação de pessoal para atuar nas atividades aéreas. Por vezes, os oficiais e praças

cumpriam expediente pela manhã na DAerM e exerciam tarefas de instrutores no CIAAN no período da tarde.

Naquela fase, destaca-se a aquisição pela DAerM, em 1958, de dois helicópteros monocomando *Kawasaki Bell 47-G* (HTL-6), três helicópteros leves *Bell 47-J* (HUL-1) e dois *Westland Sikorsky WS-51/2 Widgeon* (HUW), duplo comando.

O primeiro voo de helicóptero pela MB ocorreu em 4 de março de 1958, quando o *Bell 47-J* matrícula 7002

decolou do CIAAN na Avenida Brasil e efetuou manobras de voo librado limitado à altitude de 500 pés. Em 13 de maio, ocorreram os primeiros voos de testes do *Widgeon*, com o primeiro voo de instrução realizado em 21 de maio, com duração de 2 horas e 15 minutos a bordo do HUW-4001, tendo como instrutor o Contra-Almirante (FN) Carlos de Albuquerque.

A despeito das dificuldades enfrentadas nas primeiras aquisições de aeronaves e na formação de pilotos e especialistas de aviação, a evolução da Aviação Naval era notória e, capitaneada pela DAerM, buscava alçar voos ainda maiores. Com a aquisição do Navio-Aeródromo Ligeiro “Minas Gerais” (A-11) e a criação da Força Aé-

Helicóptero com flutuadores

Kawasaki/Bell 47

Foto: Marinha do Brasil



**1º Esquadrão de Helicópteros de
Emprego Geral (HU-1) Widgeon**

Foto: Marinha do Brasil



rea Naval, atual Comando da Força Aeronaval, ambos em 1961, a incorporação de aeronaves de asa fixa seria questão de tempo. Assim, em 1962, a Marinha recebeu como doação um *Taylorcraft BC-12D*, um *Neiva 56 Paulistinha* e um *Fairchild PT-26*, os quais foram importantes na instrução de nossos pilotos. Em 1963, em um voo ainda mais alto, a Marinha adquiriu seis treinadores *Pilatus P.3-04* e seis treinadores *North American T-28R1 Trojan (T-28)*, estes últimos capazes de pousar em navios-aeródromos.

Essas últimas aquisições acirraram a disputa com a Força Aérea Brasileira (FAB) pelo emprego de aeronaves de asa fixa, até que, em 1965, por força do Decreto nº 55.627, a Marinha ficou restrita a operar apenas helicópteros, cedendo todos os aviões para aquela Força. Encerrava-se, assim, a segunda fase da Aviação Naval Brasileira.

No que diz respeito às suas atribuições, a criação da Força Aérea Naval, em 1961, resultou com que a DAerM viesse a exercer tarefas mais próximas da atual missão da Organização Militar (OM), que sediada no Edifício Barão de Ladário, no centro da cidade do Rio de Janeiro, é o órgão responsável pelas atividades normativas, técnicas e gerenciais relacionadas à Aviação Naval, inclusive aquelas relacionadas à aquisição ou modernização dos meios aeronavais, nacionalização de componentes aeronáuticos, planejamento e supervisão dos cursos relacionados à Aviação Naval, assim como assuntos afetos à legislação aeronáutica, vistorias de plataformas de pouso e infraestrutura aeronáutica de embarcações civis.

Durante o período compreendido entre 1965 e 1998, conhecido como terceira fase da Avia-

**Westland WS-55 Whirlwind a
bordo do NAEL "Minas Gerais"**

Foto: Marinha do Brasil



ção Naval, a restrição para operar apenas helicópteros resultou na especialização da Marinha do Brasil no preparo e emprego de aeronaves de asa rotativa, operadas a partir de meios navais dotados de convoo, em missões diurnas e noturnas. Naquela fase, a DAerM promoveu significativo aumento qualitativo e quantitativo dos meios aeronavais visando complementar ou substituir os modelos mais antigos de aeronaves operadas pelos Esquadrões.

Assim, o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esquadrão HU-1), entre 1965 e 1968, recebeu seis aeronaves *Westland Wasp (UH-2)*, cinco *Westland Whirlwind Series 3 (UH-5)* e seis *Fairchild Hiller FH-1100 (UH-4)*. O 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (Esquadrão HS-1) recebeu da FAB, em 1965, seis helicópteros *Sikorsky SH-34J*. Em 1970, a DAerM adquiriu seis *Sikorsky S.61D Sea King (SH-3D)*, os quais substituíram definitivamente o SH-34J em 1974, permanecendo na ativa até 2012. A substituição das aeronaves *Bell 47* e *Hughes 200* do 1º Esquadrão de Helicópteros de



Aeronave Super Puma (UH-14)

Foto: Marinha do Brasil

Instrução (Esquadrão HI-1) ocorreu em 1974, quando a DAerM adquiriu dezoito helicópteros *Bell 206 Jet Ranger II* (IH-6), aeronave esta que também operou no Esquadrão HU-1.

Tão relevante quanto as aquisições de meios aeronavais foi a criação do Serviço de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SIPAAerM) no ano de 1972, que, inserido no organograma da DAerM, tem como atribuição estabelecer normas e procedimentos para fomentar a mentalidade de segurança de aviação na MB.

Com a incorporação das Fragatas Classe “Niterói” à Esquadra em 1978, chegavam ao recém-criado 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (Esquadrão HA-1) nove *Westland WG-13 Lynx* (SAH-11).

Ano após ano, a DAerM seguia com a sua missão de manter a Aviação Naval dotada de meios cada vez mais modernos. Em 1979, o Esquadrão HU-1 recebeu dezessete aeronaves *HB-350 Esquilo Mono-Turbina* (UH-12), que permanecem em serviço até os dias atuais. No ano de 1984, o HS-1 recebeu da empresa *Agusta Sikorsky* quatro aeronaves *ASH-3A*; e, em 1987, quatro aeronaves *Sea King SH-3D* foram modernizadas e convertidas em *SH-3A* na sede da empresa na Itália.

Em 1985, ocorreu nova substituição das aeronaves do Esquadrão HI-1 com a aquisição de dezesseis *Bell Jet Ranger III* (IH-6B), ainda em atividade na formação de gerações de Aviadores Navais.

Buscando atender as demandas operativas, em 1986 foi criado o 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esquadrão HU-2), que incorporou, no ano seguinte, seis aeronaves *Eurocopter AS 332/F1 Super Puma* (UH-14). Também em 1987, a *Eurocopter* entregou onze aereo-

naves *AS-355 F2 Esquilo Bi-Turbina* (UH-13), a serem operadas pelo HU-1.

Já próximo ao fim da terceira fase, em 1995 a Marinha adquiriu nove aeronaves *Westland Super Lynx* (AH-11A) e enviou para modernização cinco aeronaves *Lynx* SAH-11, que foram convertidas em *Super Lynx*, ampliando a capacidade operativa do Esquadrão HA-1.

Sempre atento às necessidades da Força, o Alto Comando da Marinha tinha conhecimento de que o exercício pleno do Poder Naval era impossível na ausência de defesa aérea orgânica. Assim, graças à habilidade de ilustres Chefes Navais, em especial o Almirante de Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, Ministro da Marinha, por meio do Decreto nº 2.538, de 8 de abril de 1998, a Marinha foi autorizada a operar a partir de meios navais com aeronaves de asa fixa, além dos helicópteros. Era o início da quarta fase da Aviação Naval.

Grandes desafios surgiram no horizonte: a aquisição de aeronaves de asa fixa, a qualificação dos pilotos para os novos modelos e o delineamento do esforço logístico necessário para operar a partir de meios navais.

Nessa tônica, foi criado, em 1998, o 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (Esquadrão VF-1) com um inventário de vinte aeronaves *A-4KU Skyhawk* (AF-1), monoplace, e três *TA-4KU Skyhawk* (AF-1A), biplace. Pouco tempo depois, em 2000, ocorreram os primeiros toques e arremetidas de AF-1 no NAeL “Minas Gerais” e os primeiros pousos enganchados e catapultagens no A-11, em janeiro de 2001. No início do segundo semestre do mesmo ano ocorreram os primeiros enganches e catapultagens realizados por pilotos brasileiros no convoo do recém-incorporado Navio-Aeródromo “São Paulo”.

Entre suas tarefas atuais, no campo da capacitação de pessoal aeronavegante, diversos cursos e treinamentos são capitaneados pela DAerM, dentre os quais destacam-se o Programa de Es-



SH-3AB - Sea King (2016)

Foto: Marinha do Brasil



Aeronaves AF-1 Skyhawk a bordo do Navio-Aeródromo "São Paulo" (à esquerda) e aeronave ScanEagle

Fotos: Marinha do Brasil



pecialização em Engenharia Aeronáutica, por meio do mestrado profissionalizante em Engenharia Aeronáutica, no ITA/EM-BRAER, curso de Ensaio em Voo modalidades asa rotativa e asa fixa, no Instituto de Pesquisa e Ensaio em Voo (IPEV), curso de graduação em Engenharia Mecânica Aeronáutica, na Universidade Federal de Itajubá (UNIFEI) e cursos de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

Outra vertente muito importante de suas atribuições, o SIPAAerM, parte integrante da DAerM, conduz anualmente dezenas de Vistórias de Segurança de Aviação (VSA) em esquadrões de aviação, Base Aérea Naval e navios distritais e hidroceanográficos. A DAerM também apoia a Diretoria de Portos e Costas em vistorias de helideques de plataformas marítimas e de navios mercantes. Os distintos serviços prestados foram reconhecidos em 2015, quando a OM foi agraciada com a Medalha da Ordem do Mérito Naval.

A partir de 2010, com a necessidade de atualização dos meios aeronavais, a Diretoria iniciou uma nova etapa de reaparelhamento, gerenciando diversos projetos estratégicos de obtenção e modernização, tais como: a modernização de sete aviões AF-1/1A do VF-1; a obtenção conjunta de quinze helicópteros de emprego geral de médio porte *Super Cougar* (UH-15/15A e AH-15A); o recebimento de seis aeronaves *Sikorsky S-70B Seahawk* (SH-16); a modernização de seis helicópteros *Super Lynx* (AH-11A); a aquisição do Simulador Tático de Missão da aeronave SH-16; a aquisição de três helicópteros de emprego geral de pequeno porte EC-135T3 (UH-17) para substituição dos Esquilos bi-turbina do Esquadrão HU-1; a obtenção do Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas Embarcadas (SARP-E) *ScanEagle*; e a assinatura, em setembro de 2022, do contrato para aquisição

conjunta de 27 Helicópteros de Instrução, sendo quinze para a Marinha do Brasil, dentro do escopo do Projeto TH-X.

Como é possível observar, a história da DAerM é indissociável dos avanços da doutrina e da evolução tecnológica dos meios aeronavais. Nesse diapasão, a partir da incorporação das Aeronaves Remotamente Pilotadas, que representam significativa ampliação da capacidade operacional da MB em missões de inteligência, vigilância e reconhecimento, a Diretoria é alçada a uma nova era de inovação, perfazendo com o SARP-E passos seguros na direção de um novo horizonte para a Aviação Naval.

Ao longo dos últimos cem anos, a DAerM participou ativamente da história da Aviação Naval, enfrentando incertezas e desafios e navegando em meio a grandes evoluções, inovações e algumas turbulências. As conquistas alcançadas traduzem a sinergia resultante dos esforços de cada militar, Aviador Naval ou não, que, inspirado no pioneirismo e exemplo do Patrono da Aviação Naval, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, dedicaram corações e mentes à concretização de um ideal e contribuíram sobremaneira para o constante aperfeiçoamento do componente aéreo do Poder Naval. Rumo ao futuro, a Diretoria e seus vibrantes marinheiros com asas no peito e no coração terão a resiliência necessária, já tantas vezes demonstrada, para realizar voos em quaisquer condições, com a segurança e eficiência conquistadas em sua centenária história de sucesso.

No ar, os homens do mar! ■

* Contra-Almirante, Diretor de Aeronáutica da Marinha (DAerM)

A CONTRIBUIÇÃO DA MARINHA DO BRASIL PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL DO PAÍS

Leonardo Miranda de Paula Costa ^{*1}
Henrique Rossi Di Gioia Manhães ^{*2}

A Marinha do Brasil, em especial o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, sempre teve um papel fundamental no desenvolvimento da construção naval no País, como pioneira no desenvolvimento e implantação de novas tecnologias nesse segmento da indústria.

A MARINHA DO BRASIL NO IMPÉRIO

Durante o Brasil Colônia, a atividade de construção naval se dava nas principais cidades do litoral, em pequenos estaleiros artesanais que se encarregavam de construir canoas e barcos com mão de obra local, moradores e proprietários,



Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro no final do século 19

Foto: Arquivo Nacional

para atender às demandas do transporte de cabotagem regional de pessoas e mercadorias, e também eram responsáveis pelos reparos realizados nas embarcações maiores que atracavam na Colônia (CAMARA 1888).



O Encouraçado "Sete de Setembro" foi construído no estaleiro do AMRJ para combater na Guerra do Paraguai, no entanto, só foi lançado em 1874, após o conflito

Foto: Marc Ferrez | Acervo IMS



A construção de embarcações de porte maior começou com os Arsenais de Marinha, que também produziam munições e armamentos e realizavam obras civis e hidráulicas. Entre 1761 e 1827, diversos Arsenais de Marinha foram fundados no Brasil afora, com destaque para o Arsenal do Rio de Janeiro, atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), o único ainda ativo, e para o Arsenal da Bahia, localizado na cidade baixa de Salvador, o mais importante até a Independência, em 1822. Nesse período, esses Arsenais alternaram momentos de intensas atividades e de completo abandono. Com exceção dos Arsenais do Pará e de Ladário, que foram transformados em Distritos Navais da Marinha, os demais foram abandonados após várias tentativas de reanimação, sendo extintos em 1889 (GOULARTI FILHO 2011).

O Arsenal do Rio de Janeiro, denominado Arsenal Real da Marinha (ARM), foi criado em 1763, mesmo ano da transferência da capital da Colônia de Salvador para o Rio de Janeiro. Lá foi construída a Nau "São Sebastião", primeira grande embarcação fabricada na Colônia, lançada em 1767, configurando marco expressivo da história da construção naval brasileira.

No entanto, após a entrega da belonave, a atividade principal do Arsenal passou a ser o reparo e a manutenção dos navios da Esquadra Real Portuguesa e daqueles que aportavam no Rio de Janeiro. Os principais materiais utilizados nos reparos eram a madeira, disponível em abundância na Mata Atlântica, e a araucária. Os de-

mais insumos eram importados e, aos poucos, passaram a ser produzidos na Colônia, a fim de reduzir os custos (GREENHALGH 1951).

Após 1822, o ARM passa a ser chamado de Arsenal de Marinha da Corte (AMC), retomando a construção naval com o lançamento da Corveta "Campista", em 1827, e inaugurando um período de mais de cinquenta anos de aquecimento das atividades industriais navais, com a construção e lançamento de cerca de 46 navios. Nesse período, o AMC adquiriu expertise na construção de navios a vapor, lançando o primeiro em 1842 – o "Tetis", com 261 toneladas, 115 metros de comprimento e potência instalada de 50 HP. As encomendas subsequentes consistiram em embarcações a vela e a vapor, sendo o último navio a vela o "Paraíba", em 1861.

O momento de ápice da construção naval no AMC, nesse contexto histórico de Brasil Império, se deu com a Guerra do Paraguai, quando foram construídos quatorze navios nos seis anos de conflito (1864 – 1870), sendo o Encouraçado "Tamandaré" o de maior complexidade e significância, com 48 metros de comprimento, 80 HP de potência e blindagem híbrida do casco (madeira e chapas de aço). O esforço de guerra pressionou a ampliação das atividades industriais de construção e reparo, culminando na entrega de mais três encouraçados além do "Tamandaré". O último deles, o "Sete de Setembro", lançado em 1874, tinha capacidade para transportar 2.179 toneladas e contava com uma potência instalada de 360 HP distribuída em

Cruzadores construídos no AMC entre 1877 e 1890

Navio	Deslocamento (ton.)	Comprimento (m)	Potência Instalada (HP)
Cruzador "Guanabara"	1.911	61	500
Cruzador "Primeiro de Março"	726	50	750
Cruzador "Alte Barroso"	1.960	64	2.200
Cruzador "Tamandaré"	4.537	96	7.500

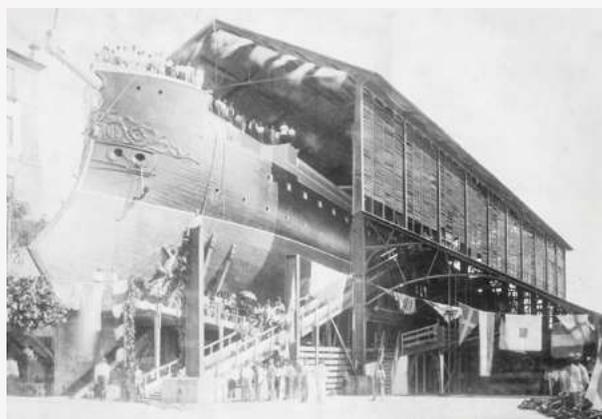
um arranjo de duas hélices (MENDONÇA E VASCONCELOS 1959).

Com o término da Guerra do Paraguai, iniciou-se uma fase da construção naval no AMC que se estendeu até a virada do século 19 para o 20, marcada pelo aumento do porte dos navios construídos e dos maquinários utilizados para propeli-los.

Observa-se na tabela acima a evolução dos níveis de potência instalada em meados de 1850, de cerca de 70 HP, para 7.500 HP, nos anos 1890, assim como o grande crescimento do porte dos navios, saltando de 241 toneladas para 4.537 toneladas. Tal evolução mostra o protagonismo do AMC no papel de força motriz da construção naval do século 19, ainda que em trajetória lenta, se comparada aos padrões de estaleiros de países mais desenvolvidos na época. Nesse sentido, as atividades desenvolvidas no AMC criaram um fluxo intersetorial que propiciou o surgimento de outros estaleiros de construção naval e de atividades correlatas e complementares, configurando um verdadeiro impulso para a indústria naval como um todo.

Durante o Brasil Império, o AMC também executou obras de infraestrutura, objetivando aumentar suas capacidades enquanto estaleiro. Notavelmente, as obras de construção dos Diques Imperial, atual Dique Alte Jardim (iniciada em 1824 e só concluída em 1861) e Santa Cruz (iniciada em 1861 e concluída em 1874), ambos localizados na Ilha das Cobras, contribuíram para o incremento dos níveis de tecnologia de construção da instituição.

Outro ponto de destaque nas atividades do AMC nesse período foi a formação e qualificação de uma força de trabalho expressiva. Além dos operários e técnicos, a Marinha buscava aprimorar seus oficiais, os enviando frequentemente para estudar Engenharia Naval na Europa. Essa força de trabalho efervescente, que



Cruzador "Tamandaré" - fotos tiradas em 20 de março de 1890 no Arsenal de Marinha da Corte, quando o navio foi lançado ao mar

Fotos: Arquivo da Marinha

chegava a quase três mil homens em meados da década de 1870, teve como maior desafio superado a construção do Cruzador Tamandaré, sem dúvidas um marco para a construção naval do período (GOULARTI FILHO, 2011).

Os últimos anos do Império marcaram o começo das crises no AMC. Nos relatórios da Marinha, eram frequentes as queixas dos diretores por mais recursos. No entanto, o ritmo

da construção, apesar de diminuir, permanecia rumando em direção à expansão da capacidade produtiva e das expertises do estaleiro, mas o Brasil ainda não tinha uma indústria de material pesado bem estabelecida, capaz de sustentar a cadência acelerada da construção naval pautada nos cascos de ferro e na chamada mecânica “dura” de caldeiras e turbinas a vapor. O velho navio de madeira a vapor era coisa do passado. Por isso, o AMC só poderia prosperar mediante grandes avanços em sua base industrial, o que não aconteceu. (GOULARTI FILHO, 2011).

A MARINHA DO BRASIL NA REPÚBLICA

Com o desenvolvimento industrial do aço e o início de sua aplicação na construção naval, a conjuntura vivida pelo Arsenal iniciada nos últimos anos do Brasil Império se agravou, lançando-o em uma profunda crise nas primeiras décadas da República. Contudo, esse quadro começa a mudar com a elaboração de um projeto que o estabelecia na Ilha das Cobras, com a construção de novos prédios e do Dique Arthur Bernardes (atual Almirante Régis), além da instalação de uma usina própria de eletricidade, e contemplava a formação de uma nova geração de engenheiros navais e a incorporação de técnicas construtivas mais avançadas.

Passou a se chamar Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) e viveu na primeira metade do século 20 um período promissor, passando por mais ampliações de infraestrutura de estaleiro – como a construção da Oficina de Navios de Ferro, atual Oficina de Estruturas Navais. Nos anos 1930 e 1940, o AMRJ retomou posição de força motriz da construção naval brasileira ao lançar ao mar 22 embarcações, em especial o Monitor “Parnaíba”, em 1937 (FLEMING 1928), que atuou na escolta de comboios de navios mercantes no Atlântico Sul, na 2ª Guerra Mundial (2ª GM), e que se mantém ainda em serviço, em adequadas condições de combate e capaz de contribuir para a manutenção da soberania do País na fronteira oeste.

Durante a 2ª GM, enfrentou dificuldades na importação de insumos, como o aço, tendo sua demanda atendida sobretudo pela indústria nacional, em sua maior parte localizada no Rio de Janeiro. Esse problema só veio a ser parcialmente solucionado com o comissionamento e entrada em operação da Companhia Siderúrgica Nacional, em 1946.

A construção naval no AMRJ volta a ficar aquecida no início dos anos 60, com a constru-

ção de navios hidrográficos e de patrulha costeira, bem como de duas fragatas de projeto inglês, pertencentes à nomeada Classe “Niterói”: a Fragata “Independência” e a Fragata “União”.

Percebe-se o grande salto tecnológico atingido pelo Arsenal de Marinha nesse período, se comparada a tecnologia empregada no encouraçado “Tamandaré” e nas fragatas Classe “Niterói”. Enquanto o encouraçado “Tamandaré” possuía propulsão a vapor e casco de madeira revestido com blindagem de aço, as fragatas Classe “Niterói” empregavam avançada tecnologia para a sua época, desde o aspecto bélico, com armamentos de última geração, passando pela concepção estrutural do seu casco (inteiramente feito de aço), e sua forma de propulsão, constituída por turbina e motores diesel de alta potência.

A década de 80 ficou marcada pela construção das Corvetas “Inhaúma” e “Jaceguai” e início da adequação da estrutura e treinamento da força de trabalho para atuar na construção de submarinos. Em 1987, teve início a construção do



Submarino “Tamoio”, o primeiro inteiramente construído no País, fato de grande relevância no seu desenvolvimento tecnológico, permitindo ao Brasil integrar um reduzido grupo de nações capazes de construir submarinos. Batizado e lançado em 1993, foi incorporado à Esquadra em 1995. Na sequência, foram entregues os Submarinos “Timbira”, “Tapajó” e “Tikuna” entre os anos 90 e 2000.

O Submarino “Tikuna”, da Classe que lhe dá nome, possui projeto mais moderno que os anteriores, da Classe “Tupi”. Neste período também foi construída a Corveta “Barroso”, entregue ao setor operativo em 2008. A partir daí, a construção naval ficou adormecida, recebendo demandas de meios de pequeno porte como Embarcações de Desembarque de Viaturas e Materiais (EDVM) e de Desembarque de Carga Geral (EDCG).

A retomada da construção no Arsenal ocorre no ano de 2019, marcada pelos projetos dos Navios-Patrolha (NPa) “Maracanã” e “Mangaratiba”, que tiveram sua construção iniciada no Estaleiro civil Ilha S.A e foram transferidos para o Arsenal de Marinha em virtude da desconti-



Navio-Patrolha "Maracanã"

nuidade das atividades naquele estaleiro. Esses dois Navios-Patrolha da Classe “Macaé” serão empregados em apoio às atividades relacionadas à inspeção naval e na fiscalização do mar territorial, da zona contígua e da zona econômica exclusiva pertencentes ao Brasil. A prontificação do NPa “Maracanã”, prevista para setembro deste ano, e do NPa “Mangaratiba”, prevista para 2024, incrementarão a proteção dos mais de cinco milhões de quilômetros quadrados que compõem a vasta Amazônia Azul.

Todas as realizações do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, na construção e reparo naval, dos meios mais simples aos mais complexos, ao longo de mais de dois séculos e meio de história, contribuíram e contribuem para a evolução e crescimento da construção naval no Brasil e na busca, pela Marinha do Brasil, de capacitação e aprimoramento para o desenvolvimento e obtenção de tecnologias modernas, com o objetivo de atender às demandas do nosso país. ■



Corveta "Inhaúma"



Submarino "Tikuna" (batismo e lançamento)



Corveta "Barroso"

REFERÊNCIAS

- CAMARA, Antônio Alves (1888). Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil. Tipografia de Leuzinger & Filho, Rio de Janeiro.
- CARVALHO, Lúcia (2018). Das Naus de ontem aos Submarinos de hoje construídos no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-2018). Arquivo Técnico AMRJ, Rio de Janeiro
- FLEMING, Thiers (1928). O Novo Arsenal de Marinha na Ilha das Cobras. Companhias Melhoramentos, São Paulo.
- GOULARTI FILHO, Alcides (2011). História Econômica da Construção Naval do Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa. Revista Economia, Brasília.
- GREENHALGH, Juvenal (1951). O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822. Editora A Noite, Rio de Janeiro.
- GREENHALGH, Juvenal (1965). O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1822-1889. IBGE, Rio de Janeiro.
- MENDONÇA, Mario F. & VASCONCELOS, Alberto. (1959). Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira. SDGM, Rio de Janeiro.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva (2001). História da Construção Naval do Brasil. FEMAR, RIO DE JANEIRO.
- ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO. 250 anos, 2013. Rio de Janeiro, 95p.

*1Primeiro-Tenente (RM2-EN)

*2 Primeiro-Tenente (EN)

O ESPORTE NA MARINHA DO BRASIL NOS 200 ANOS DE INDEPENDÊNCIA

e sua contribuição para o desenvolvimento do esporte nacional

Bruno Ferreira Viana *1

Plínio de Souza Campos *2

A comemoração do Bicentenário da Independência do Brasil está relacionada com um amplo espectro de temas, sendo um deles o esporte. A prática de esportes na Marinha do Brasil (MB) antecede a data da Independência do Brasil, com registros do seu início ocorrendo em 1808, na Academia Real dos Guardas-Marinha, atual Escola Naval. Nessa, as primeiras práticas esportivas eram voltadas para atividades operativas, que iam desde artes do marinho, embarque, manejo de armamentos e pilotagem de embarcações à vela. Nesse sentido, as atividades esportivas desenvolvidas à época já apresentavam uma vocação para as atividades aquáticas.

Em 1º de novembro de 1851 foi disputada a primeira regata a remo no Rio de Janeiro (RJ) (Licht, 1986) e, em 1852, duas regatas foram promovidas pela MB. Os eventos de remo realizados nessa época colocavam em disputa cobichados troféus e tinham como julgadores os futuros e famosos Almirantes Tamandaré e Barroso. Vale ressaltar que essas regatas eram disputadas na Enseada de Botafogo (RJ) e tinham a presença da família real como espectadora, além da população local. Dessa forma, com base nesses fatos históricos, o remo poderia ser considerado como o “esporte marinho” por excelência, desde o século 19 e nos anos iniciais do século 20, pois grande parte dos competidores desses

Marinheiros em competição de remo na Enseada de Botafogo

Foto: Augusto Malta | Acervo IMS





52º Campeonato Mundial Militar de Pentatlo Naval (2022)

Foto: Marinha do Brasil

eventos esportivos eram militares da MB. (Cancelli, k, 2015).

Além do remo, a vela era praticada institucionalmente no século 19 com finalidade operacional, objetivando desenvolver habilidades navais. Corroborando com o Atlas do Esporte, pode ser atribuído à MB um papel fundamental no desenvolvimento do esporte nacional, por conta do fomento à Educação Física, fundamental para o desenvolvimento esportivo. Nesse sentido, destaca-se a inclusão da ginástica, natação e esgrima no currículo da Escola Naval, com base no Decreto nº 2.163, de 1º de maio de 1858 (Cancelli, K., 2012), tendo como pilares aspectos ligados ao condicionamento físico e à saúde.

Diversas outras modalidades, além das náuticas, também foram praticadas com caráter esportivo na MB. Há relatos de prática regular de jiu-jitsu, com a orientação do professor japonês Sada Myako, inicialmente no convés do Navio-Escola “Benjamin Constant” em 1908 e, posteriormente, na Fortaleza de Villegagnon (Cancelli, K, et al, 2015). Nesse período, outros esportes também foram figurando no cotidiano de outras Organizações Militares (OM) da MB, destacando-se a já citada ginástica, praticada nas aulas de educação física de toda a sociedade brasileira e também no Encouraçado “Minas Gerais”, no Batalhão Naval, na Escola Naval e na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Rio



Atletas da Marinha do Brasil na abertura da 6ª edição dos Jogos Mundiais Militares (2015)



Símbolo da "Liga de Sports da Marinha"

Fonte: Revista do CEFAN - Podium Naval, Ano II, nº 2

Grande do Sul (Cancelli, K, et al, 2015).

Destaca-se a criação do Clube Naval, no ano de 1884, que, em 1915, foi o local de criação de uma entidade diretora de esportes navais, que recebeu o nome de “Liga de Sports da Marinha (LSM)”. Essa criação foi

motivada após o convite recebido pela

MB para disputar no Rio de Janeiro o 1º campeonato de basquetebol organizado pela Associação Cristã de Moços (ACM).

Para expandir o esporte na MB, a LSM realiza em 1917 a primeira competição em cooperação com a Liga Militar de Football do Exército, a Taça Flamengo, que envolveu disputas de futebol, corrida de estafetas e cabo de guerra.

Em 1925 foi criada a Escola de Educação Física da LSM, com funcionamento na Ilha das Enxadas e subordinada à Diretoria de Pessoal. A escola tinha, inicialmente, a finalidade de preparar monitores de atletismo para auxiliarem na promoção da cultura física do pessoal e ensino da técnica de jogos esportivos. Em 1926, o Ministro da Marinha torna obrigatória a prática de Educação Física e a participação em algumas competições esportivas, tornando a prática esportiva não apenas uma atividade recreativa, mas uma obrigação militar, tanto pelos treinamentos diários como pelas participações em competições. Sendo assim, a perspectiva de preparação dos atletas envolvia o desenvolvimento do treinamento e, para isso, a contratação de profissionais

**Abertura do XX Campeonato
Internacional de Pentatlo
Naval no CEFAN (1977)**

Foto: Arquivo Nacional



Regata da Escola Naval para barcos a vela (1952)

Foto: Arquivo Nacional

qualificados. Entre esses nomes estaria o famoso técnico japonês Takashito Saitoh, que revolucionou a natação brasileira com seus métodos de treinamento. Essa ação resultou num aumento de desempenho dos militares da Marinha, a ponto de integrarem a equipe nacional, ao lado de grandes nomes da natação daquele período, como João Havelange e Maria Lenk (Cancelli, K, et al, 2015). Ações nesse sentido permitiram a expansão da Liga por meio de duas novas seções, em Ladário (MS) e Belém (PA).

As décadas de 50 e 60 foram importantes para o desenvolvimento do esporte militar, ocorrendo as primeiras competições no continente americano e no âmbito do Conselho Internacional do Esporte Militar (CISM). Por conta disso, tivemos as primeiras delegações esportivas das Forças Armadas (FA), com integrantes da MB em eventos internacionais.

Nessa época, surgiram também novos métodos de treinamento, fundamentados na preparação física de militares como, por exemplo, o Método Cooper e a *Altitude Training*, que foram utilizados por muitos atletas de alto rendimento (Cancelli, K, et al, 2015).

Especificamente, o método *Altitude Training* foi importante para a MB, pois um de seus criadores foi o CMG (Ref^o-FN) Lamartine Pereira da Costa, na década de 60. O método, que tinha como propósito incrementar a capacidade física dos atletas, foi utilizado pela seleção brasileira de futebol na Copa de 1970, no México. Esse fato deu tanta visibilidade que o CMG (Ref^o-FN) Lamartine foi admitido na Academia do CISM do Esporte Militar, com sede na Bélgica, que reunia os mais importantes pesquisadores do esporte.

O Centro de Esportes da Marinha, desde 1925 com sede na Ilha das Enxadas, foi transferido para a Avenida Brasil em 1971. No ano seguinte, o nome também foi alterado para Centro de Educação Física da Marinha (CEFM), juntamente com o início das obras de sua construção. Em 31 de outubro de 1973, por meio do Decreto n^o 73.058, o CEFM passou a se chamar Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (CEFAN), em homenagem ao primeiro diretor-presidente da LSM. Dessa forma, o CEFAN passou a ser o estabelecimento responsável pelo planejamento e pela composição das atividades de Educação Física e dos Desportos, além da direção e controle dos cursos de Educação Física na Marinha.

É importante mencionar a inauguração das piscinas olímpicas em 1973 e de salto em 1974,

**Pesquisa Ritmos Biológicos com
pentatletas militares na Suécia (1968)**

Acervo pessoal do CMG (Ref^o-FN) Lamartine



envolvendo grandes nomes do esporte nacional e internacional, evento amplamente noticiado pelos principais veículos de mídia nacional, destacando a importância da inauguração de um parque aquático com padrões internacionais e seu impacto positivo na preparação de esportistas brasileiros. Em novembro de 1975 foi criada a Comissão de Desportos da Marinha (CDM), por meio do Decreto nº 76.685, em caráter permanente e com o propósito de gerir as atividades de Educação Física e Desportos na Marinha, como integrante do Sistema Esportivo Nacional e sendo apoiada administrativamente pelo CEFAN, entretanto com organização, composição e atribuições regidas por regulamento próprio. Na década de 70, o CEFAN proporcionava aos seus atletas a melhor estrutura para o desenvolvimento do esporte na MB. Desde essa época até os dias atuais, o CEFAN é requisitado para servir de local de preparação para equipes nacionais de diferentes modalidades (Cancelli, K, et al, 2015).

Em 2003, foi implantado nas FA o Programa Forças no Esporte (PROFESP) desenvolvido pelo Ministério da Defesa em parceria com outros órgãos federais. Idealizado para atender crianças e adolescentes dos seis aos dezoito anos, o PROFESP tem como objetivo, por meio do desporto, criar oportunidades de desenvolvimento, melhoria na qualidade de vida e inclusão social a jovens de comunidades carentes, além da possibilidade da revelação de talentos esportivos.

Além da prática esportiva, os jovens participam de atividades como a prática de “Ordem Unida”, a realização de passeios e visitas a museus e outras Organizações Militares (OM), o aprendizado dos valores da Rosa das Virtudes do EMA 137 – Doutrina de Liderança da MB e a participação em cerimônias militares, o que muito contribui para o desenvolvimento da disciplina, do espírito de corpo e da formação do caráter desses pequenos brasileiros (REIS, JFS, 2017/2018). O CEFAN é a principal OM da MB a realizar atividades do PROFESP, atendendo cerca de 570 crianças e adolescentes oriundos das comunidades circunvizinhas ao Complexo Naval da Avenida Brasil e que sejam atendidas pela Pastoral do Menor. Os beneficiados devem estar matriculados na rede pública de ensino ou, se na rede particular, possuir bolsa integral.

No ano de 2008, por meio de uma parceria entre os Ministérios da Defesa e do Esporte, foi implementado de forma pioneira na MB o Programa de Atletas de Alto Rendimento (PAAR), com o objetivo de transformar o Brasil



Maria Lenk, a primeira nadadora brasileira a estabelecer um recorde mundial, recebendo os cumprimentos no evento de inauguração da piscina olímpica do CEFAN
Acervo Histórico CEFAN



Atleta jamaicano Usain Bolt posa com crianças do PROFESP

em potência olímpica, incorporando atletas em caráter temporário ao serviço militar e, consequentemente, almejando obter uma melhora do nível técnico e resultados mais expressivos das representações esportivas das FA nas futuras competições mundiais (CANCELLA, K. 2015). Nesse sentido, algumas alterações internas na Administração Naval se fizeram necessárias. Em 2008, o CEFAN passou a ser subordinado ao Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais (CPesFN) e, posteriormente, em 2010, ao Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN). A CDM, que compartilha suas instalações com o CEFAN, também passou a ser subordinada ao CGCFN, passando então a serem comandados por um Oficial-General Fuzileiro Naval (CANCELLA, K. 2015).

Vendo-se a necessidade da realização de estudos e pesquisas nas áreas esportivas e da fisioterapia, dois dos ramos mais relevantes dentro do CEFAN, e com o propósito da melhoria da

condição física e da reabilitação dos nossos atletas, em 2013 foi criado o Laboratório de Pesquisa em Ciências do Exercício e Performance (LABOCE). Uma das linhas de pesquisa mais importantes do Laboratório, o Programa de Prevenção de Lesões Musculoesqueléticas, faz o acompanhamento dos atletas de alto rendimento com o objetivo de orientar seus treinadores sobre procedimentos mais apropriados a serem realizados, minimizando o aparecimento de lesões e a perda precoce de um atleta em potencial (CANCELLA, K. 2015).

Todas essas inovações e investimentos, realizados pelos mais diversos setores, estão relacionados com o fomento ao desenvolvimento esportivo nacional, evidenciado em 2011, quando o Brasil alcançou o primeiro lugar geral nos V Jogos Mundiais Militares (JMM). Das 114 medalhas obtidas pelo Brasil, a MB conquistou 47, representando 42% do quadro geral. Das vinte modalidades disputadas, seis eram de responsabilidade da MB, com as provas de duas delas realizadas no CEFAN (pentatlo naval e taekwondo) (CANCELLA, K. 2015).

No ano seguinte, nos Jogos Olímpicos de Verão de Londres, dos 259 atletas que compunham o Time Brasil, 51 pertenciam às FA, sendo quinze atletas da MB, responsáveis por uma medalha de ouro e quatro de bronze. Esse resultado foi muito expressivo, visto que o PAAR ainda era um programa muito recente.

Essas ações voltadas para o desenvolvimento do esporte fizeram com que o desporto militar naval tivesse grande projeção, com grande visibilidade da MB na sociedade brasileira.

Esse processo pode ser verificado pela oficialização do Programa Olímpico da Marinha (PROLIM) em 2013, tendo como objetivos, entre outros, o estímulo à prática da educação física e do esporte no âmbito da MB; a captação de atletas com desempenho excepcional; a contribuição para o processo de inclusão social; e a contribuição para a projeção de forma positiva da imagem da MB (CANCELLA, K. 2015).

Desde então, a MB atua no desenvolvimen-



Laboratório de Pesquisa em Ciências do Exercício e Performance

to do esporte nacional de alto rendimento em conjunto com os Ministérios da Defesa e do Esporte. Em 2015, o PROLIM contava com um total de 236 atletas das modalidades de atletismo, basquetebol, *beach soccer*, boxe, futebol feminino, golfe, judô, levantamento de peso, lutas, nado sincronizado, natação, orientação, pentatlo militar, moderno e naval, remo, taekwondo, tiro, triatlo, vela e vôlei de praia. No mesmo ano, ocorreram, na cidade de Mungyeong, na Coreia do Sul, os VI Jogos Mundiais Militares, com 283 atletas. O Brasil conquistou 34 medalhas de ouro, 26 de prata e 24 de bronze, ficando com a segunda colocação, atrás apenas da Rússia. Os atletas da MB corresponderam a 30,7% do total, 87 militares, e conquistaram trinta medalhas, 35,7% do total, sendo doze de ouro, onze de prata e sete de bronze (LESSA, CAR, 2017/2018).

Nos dias de hoje (9/5/2023), a CDM possui um efetivo de 225 atletas, mas com possibilidade de acordo com a sua Tabela Mestra de Força de Trabalho ter um máximo de 255 atletas, por isso a MB está em constante processo de seleção, em busca de novos talentos esportivos.

Para consolidar de vez a importância e os resultados de todos os projetos e programas relacionados ao esporte realizado pela MB, em 2016, a participação nos Jogos Olímpicos de Verão do Brasil foi ainda mais expressiva do que a edição anterior. Como nossa nação era a anfitriã dos jogos, a participação de atletas do Time Brasil



chegou a 465, sendo 145, quase 32% do total, pertencentes às FA. Desse percentual, a maior participação foi de atletas da MB, 55 militares, seguida por 52 do Exército do Brasil e 38 da Força Aérea Brasileira, que teve sua primeira participação em Jogos Olímpicos. No que tange às medalhas, os militares angariaram 68,4% do total, 13 das 19 que foram conquistadas pelo Time Brasil. Em especial, a MB conquistou quatro medalhas de ouro, uma de prata e uma de bronze. Se traçássemos um paralelo e considerássemos a MB como uma nação dentro dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro, teríamos alcançado a 22ª colocação diante das 78 nações participantes. O Time Brasil ficou no 13º lugar geral.

Já em 2019, ocorreu na cidade de Wuhan, na China, a sétima edição dos JMM. Os militares do Brasil disputaram 29 modalidades diferentes, com um efetivo de 352 atletas. Foram conquistadas 88 medalhas, 21 de ouro, 31 de prata e 36 de bronze. Assim, o objetivo da delegação brasileira foi atingido – o Brasil manteve-se entre as três maiores potências desportivas militares dentre as nações que integram o CISM, além de ser um ótimo preparativo e “termômetro” para os Jogos Olímpicos que aconteceriam em 2020 no Japão (DEFESA, 2019).

E, como já era de se esperar, a participação brasileira e militar nos Jogos Olímpicos de Verão de Tóquio 2020, que ocorreu em 2021 devido à pandemia mundial, também trouxe resultados muito expressivos. Dos 302 atletas brasileiros que participaram, 92 faziam parte das fileiras militares, sendo 44 da MB. Esse número representa quase metade da participação militar reunindo as três Forças. A MB alcançou três medalhas de ouro das sete conquistadas pelo Time Brasil, uma de prata das seis conquistadas e duas de bronze das oito conquistadas.

Nesses duzentos anos de independência, a MB mostra que está navegando a todo pano na direção certa. O objetivo maior do esporte nacional não é apenas o lugar mais alto do pódio, mas, sim, a melhoria da qualidade de vida, da saúde e da produtividade de toda a população. Entretanto, é importante termos também nossos atletas com suas medalhas e troféus, pois assim servirão de incentivo no árduo processo de disseminação da prática desportiva (ZUCCARO, PM., 2017/2018). Alcançamos um patamar altíssimo graças ao trabalho incansável não só dos militares e profissionais da MB, mas por meio do trabalho harmônico de todas as FA. A maior dificuldade agora será manter esse legado e buscar, constantemente, seu aprimoramento.

Assim, repetindo as palavras do Almirante de Esquadra (FN) ZUCCARO: “seguimos em frente, com a certeza de que o Desporto Militar continuará aportando grandes benefícios ao desenvolvimento do esporte no Brasil e, embora não sendo parte das atividades finalísticas de nossas Forças, também prosseguirá oferecendo-lhes saúde, operacionalidade e prestígio perante a sociedade que lhes cabe defender” (ZUCCARO, PM., 2017/2018). ■

REFERÊNCIAS

- “2ª. Sessão da Directoria de 20 de dezembro de 1915”. Livro Histórico do Departamento de Esportes da Marinha - Volume I - Anexo I.
- CANCELLA, Karina. A prática de esporte entre “oficiais graduados” e “as simples praças”: instrumento para “desenvolvimento físico do pessoal” ou prática “em promiscuidade completa”? Revista Brasileira de História Militar, Ano III, nº. 9, p. 50-62, dez. 2012.
- CANCELLA, K. GARRIDO, FAC. ÁVILA, EB. SOARES, VQ. GROSS, PSC. 100 anos de Esporte na Marinha do Brasil. Da “Liga de Sports” ao Programa Olímpico. 1ª Edição, Agência 2A Comunicação. Rio de Janeiro, RJ. 2015.
- GARRIDO, Fernando; LAGE, Ângela. O Esporte na Marinha do Brasil. In: DA COSTA, Lamartine (Org.). Atlas do Brasil. Rio de Janeiro: Shape, 2005, p. 131-133.
- Lamartine Da Costa (Org.) Atlas do Esporte no Brasil. Rio de Janeiro, RJ: CONFEEF, 2006
- LESSA, CAR. O Brasil nos 6º Jogos Mundiais Militares. Revista do CEFAN/CDM – Podium Naval. Ano IV. nº 4. 2017/2018. pp. 67-68.
- Leis do Brasil, v. VIII, 1973, p. 175
- LICHT, Henrique. O remo através dos tempos. In: DA COSTA, Lamartine (Org.). Atlas do Brasil. Rio de Janeiro: Shape, 2005, p. 131-133.
- Livro Histórico do Departamento de Esportes da Marinha, Vol. II, Histórico Liga a C.E.M., Capítulo I, p. 3.
- MADRUGA, DG. Programa de Atletas de Alto Rendimento (PAAR) um grande legado para o Desporto Nacional. Revista do CEFAN/CDM – Podium Naval. Ano IV. nº 4. 2017/2018. pp. 45-49.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. Secretaria-Geral. 7º JMM Rumo a Tóquio 2020. (Obs: não tem dados maiores sobre a revista).
- PEREIRA, B.A.S. O CEFAN e suas contribuições para o desenvolvimento do esporte nacional. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Instrutor de Educação Física). Rio de Janeiro: Escola de Educação Física do Exército, 2010.
- REIS, JFS. O Programa Forças no Esporte a parceria Marinha-FIR-JAN/SES: presente passado e futuro. Revista do CEFAN/CDM – Podium Naval. Ano IV. nº 4. 2017/2018. pp. 109-115.
- SOARES, VQ. 1º Jogos Desportivo da Marinha. Revista do CEFAN/CDM – Podium Naval. Ano II. nº 2. 2015. pp. 78-80.
- ZUCCARO, PM. Os desafios do desporto militar no novo ciclo olímpico. Revista do CEFAN/CDM – Podium Naval. Ano IV. nº 4. 2017/2018. pp. 12-22.

*1 Capitão de Corveta (RM3-T)

*2 Capitão de Corveta (FN)

A HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL E SUAS ORIGENS NARRADA PELA FILATELIA

Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer*

A GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Em novembro de 1864, com o aprisionamento do Vapor brasileiro “Marques de Olinda”, Francisco Solano Lopez, Presidente do Paraguai, iniciou as hostilidades contra o Império do Brasil, do Imperador D. Pedro II. Os ataques paraguaios à Província do Mato Grosso e à cidade de Corrientes viabilizaram a formação da aliança argentino-brasileira, à qual aderiu o Uruguai.

Em 1º de março de 1865 foi assinado, em Buenos Aires, o Tratado da Tríplice Aliança, onde os três países declararam guerra contra o Governo do Paraguai.



General Manuel Luís Osório, Comandante do Exército Brasileiro

Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, Comandante das Forças Navais Aliadas



D. Pedro II

Solano Lopez

Riachuelo



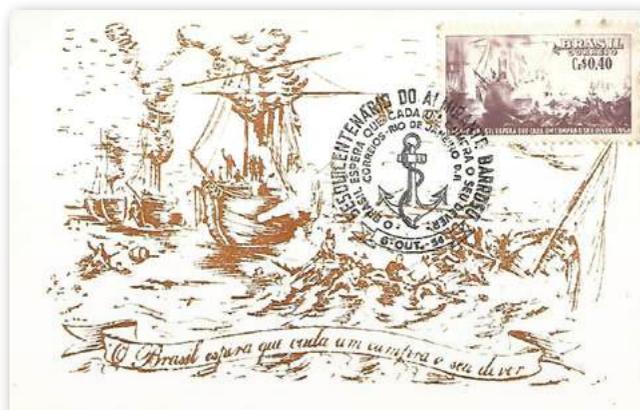
Exército paraguaio

A BATALHA NAVAL DO RIACHUELO (11/6/1865)⁽¹⁾

Iniciada a guerra contra o Governo do Paraguai, pelo ataque deste país ao Brasil e Argentina, a Esquadra Imperial subiu o Rio Paraná a fim de bloquear o Paraguai e cortar as suas linhas de comunicação.

Compreendendo a má situação estratégica que isso significava para o país, o Marechal Solano Lopez ordenou à sua Esquadra que atacasse a Força Naval brasileira.

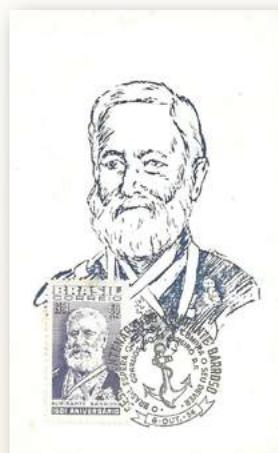
A batalha que então se travou foi a maior já ocorrida em águas sul-americanas e a primeira no mundo pelo uso geral do vapor, embora fossem mistos os navios. O confronto esteve indeciso por cinco horas e só foi decidido pela ousada manobra do Almirante Barroso, metendo a proa da Fragata “Amazonas”, nau capitânia, sobre quatro embarcações inimigas, o que provocou a retirada paraguaia. A Esquadra Brasileira continuou a cruzar fogos com os canhões colocados na barranca do rio até o pôr do sol.



Batalha Naval do Riachuelo



Peça filatélica rara: carimbo que obliterava as correspondências saídas dos navios da Esquadra Brasileira (Esquadra Bloqueadora)



Almirante Barroso e a Batalha Naval do Riachuelo (Folhinhas Comemorativas)

A vitória em Riachuelo foi decisiva para o restante da guerra ao garantir à Tríplice Aliança o controle dos rios, negando, assim, o acesso ao mar para o oponente – e, conseqüentemente, o recebimento de novos meios.

Assim, em 11 de junho é celebrada a Data Magna da Marinha e, anualmente, são lembrados os brasileiros que escreveram, com seus atos heroicos, marcante episódio da história pátria. ■

NOTA

(1) O relato da Batalha Naval do Riachuelo aqui apresentado foi escrito pelo Professor Leo Fonseca e Silva, professor de História Militar Naval da Escola Naval e Escola de Guerra Naval, em 1985, para ilustrar este importante fato histórico na Coleção “A Marinha do Brasil e o Poder Naval Brasileiro: das Ideias da Escola de Sagres ao Século XXI”, do autor.

* Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)



Carimbo do Comando de Infanteria de Marina (atual)

Carimbo da Flota de Guerra da Armada Paraguaya (atual)





COMANDO DO DESENVOLVIMENTO DOUTRINÁRIO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

O PILAR DOUTRINÁRIO DO CFN

Luís Manuel de Campos Mello*

Em uma visão holística, o ativo intangível mais importante para as organizações é o conhecimento. Essa percepção não é diferente para o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) que, cada vez mais, demanda conhecimento para acompanhar os anseios da Marinha do Brasil (MB).

A gestão do conhecimento é uma tarefa muito mais abrangente do que apenas a elaboração de publicações. Essa compreensão e a necessidade de se dominar o saber profissional-militar fizeram com que o CFN empreendesse uma análise sistêmica do conhecimento de interesse, chegando-se ao Sistema de Gestão do Conhecimento de Fuzileiros Navais (SGC-FN).

Embora tenha como preocupação central a doutrina específica do CFN, o Comando do De-

seenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais (CDDCFN) não fica restrito a isso, tratando, de forma mais ampla, o conhecimento de interesse dos Fuzileiros Navais.

MISSÃO

Nossa Organização Militar (OM) tem como propósito contribuir para o desenvolvimento da doutrina dos Fuzileiros Navais num contexto doutrinário mais amplo, estabelecido pelo Estado-Maior da Armada, para o aprimoramento da formação de recursos humanos e do material de uso exclusivo e preponderante de Fuzileiros Navais, com foco no preparo e emprego de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) para a condução,

preferencialmente, de todos os tipos de Operações e Ações previstas na Doutrina Militar Naval que demandem o emprego de Fuzileiros Navais.

Para a consecução do seu propósito, cabe ao CDDCFN executar e gerenciar a coordenação técnica da doutrina de Fuzileiros Navais no contexto do Sistema de Gestão do Conhecimento de Fuzileiros Navais, compreendendo:

- integrar ao SGC-FN os aprendizados adquiridos em exercícios, operações, cursos e intercâmbios;
- desenvolver a elaboração e revisão de manuais, com conteúdo atual e relevante, de acordo com a demanda do setor operativo e de ensino;
- acompanhar e analisar as conclusões alcançadas nos trabalhos acadêmicos dos cursos de carreira;
- acompanhar e processar as informações obtidas em intercâmbios e simpósios e nas experimentações realizadas;
- estabelecer os indicadores de desempenho de todas as atividades operativas desenvolvidas pelos GptOpFuzNav;
- contribuir para o aprimoramento do preparo das unidades operativas através do acompanhamento de suas atividades;
- disponibilizar as instalações, áreas de adestramento e simuladores que permitam o aprestamento dos Fuzileiros Navais; e
- supervisionar as atividades e os serviços administrativos e técnicos executados pela OM subordinada, o Centro de Avaliação da Ilha da Marambaia (CADIM).



Busto da Deusa Minerva /Atena no CDDCFN - Rio

dispor, em sua estrutura organizacional, de um órgão capaz de integrar e coordenar, de forma sistemática, a gestão dos conhecimentos operativos de interesse dos GptOpFuzNav, bem como o apoio ao adestramento e avaliação das OM de Fuzileiros Navais.

O CADIM, OM histórica subordinada diretamente ao CDDCFN, além de contribuir para o aprestamento das Forças Navais e dos GptOpFuzNav e para a preservação do patrimônio da Marinha na Ilha da Marambaia, serve como importante laboratório para a experimentação operacional.



Cerimônia de ativação do CDDCFN, em 16 de abril de 2013

CRIAÇÃO DA OM

O CDDCFN foi criado por meio da Portaria nº 53, de 1º de fevereiro de 2012, e ativado em 16 de abril de 2013. Seu primeiro Comandante foi o Contra-Almirante (FN) Nélio de Almeida.

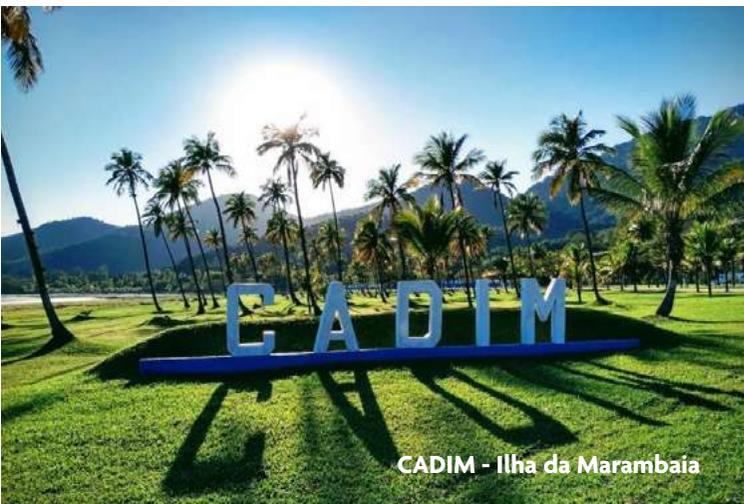
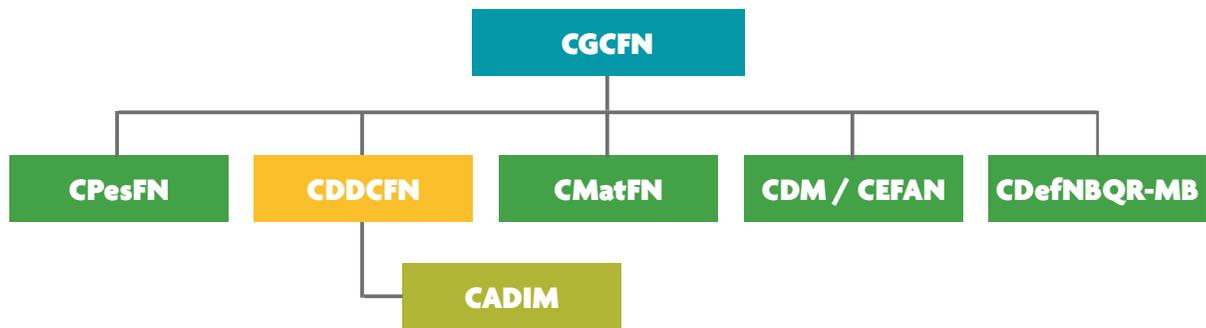
Até 2018, sua sede se encontrava na Ilha da Marambaia, no município de Mangaratiba-RJ, migrando em seguida para o município do Rio do Janeiro-RJ, no Complexo Naval da Ilha do Governador.

A criação do Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais é decorrente da necessidade de o Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN)



Sede do CDDCFN na Ilha do Governador

CDDCFN NO SETOR CGCFN



CADIM - Ilha da Marambaia



C Alte (FN) Campos Mello discursando para a tripulação do CADIM

O SISTEMA DE GESTÃO DO CONHECIMENTO DE FUZILEIROS NAVAIS

O SGC-FN busca captar o conhecimento operativo de interesse dos GptOpFuzNav, em particular o conhecimento tácito distribuído pelos Fuzileiros Navais, registrando-o de modo

a facilitar o acesso de todos, lapidando-o, cuidando das experiências adquiridas, aprimorando a doutrina específica dos Fuzileiros Navais, divulgando-a a todos os seus clientes e acompanhando os resultados de todo esse trabalho.

As entradas do sistema compõem-se de dados coletados em sua forma bruta de diversas fontes de conhecimento, tais como: trabalhos acadêmicos; relatórios de fim de comissão; relatórios de intercâmbio; manuais da MB e extra-MB; experiências didáticas e operativas; livros; entre outros. A saída do sistema, seu produto, é o conhecimento de interesse operativo dos FN, que é então classificado como: Doutrina; Lições Apreendidas; Melhores Práticas; Informações Úteis; e Dados Úteis.

PRINCIPAIS ATIVIDADES

- A contribuição efetiva no desenvolvimento das publicações da série CGCFN, além de participações em grupos de trabalho para desenvolvimento e atualização de manuais no âmbito do Ministério da Defesa e de outros setores da Marinha do Brasil.
- O acompanhamento dos exercícios por meio do Grupo de Observação e Assessoramento Doutrinário (GOAD), permitindo, em conjunto com a Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), realizar experimentações para o desenvolvimento de doutrina.
- O apoio e participação na Comissão de Inspeção e Assessoria ao Adestramento no âmbito do CFN (CIAAs-CFN), pertencente à FFE, ofertando aos comandantes de unidades operativas uma radiografia da condição de aprestamento de sua unidade, bem como o respectivo assessoramento ao adestramento.



Militar do GOAD acompanhando exercício no terreno



CIAaA - CFN realizando inspeção



Comandante do Pessoal de Fuzileiros Navais entrega certificado a conferencistas

- A promoção de eventos geradores de conhecimento (simpósios, *workshops* e mesas redondas), contribuindo para desenvolver assuntos que mereçam destaque. Dentre os eventos recentes, destaca-se a organização da Jornada Doutrinária Conflito Rússia x Ucrânia – Uma Análise Tática e Operacional, realizada no dia 3 de maio de 2022, que teve a finalidade de analisar aspectos de interesse para as operações militares, dentro de um escopo tático e operacional, a fim de contribuir para a divulgação de conhecimentos e estimular a reflexão doutrinária à luz do conflito.
- A difusão de conhecimento de interesse dos Fuzileiros Navais por meio da emissão de *Flashes* Doutrinários, Notas Doutrinárias e do periódico *Âncoras e Fuzis*.



Publicações emitidas pelo CDDCFN

- A gestão do Portal do Conhecimento, ferramenta virtual que armazena uma ampla gama de conteúdo para acesso dos militares da Marinha do Brasil e disponível na intranet deste Comando.
- A difusão do conhecimento de interesse dos Fuzileiros Navais e o incentivo ao estudo profissional, por ferramentas de comunicação, como o *podcast* “Momento Doutrinário”, que tem o propósito de discutir assuntos atuais, bem como estimular oficiais e graduados no contínuo aperfeiçoamento profissional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

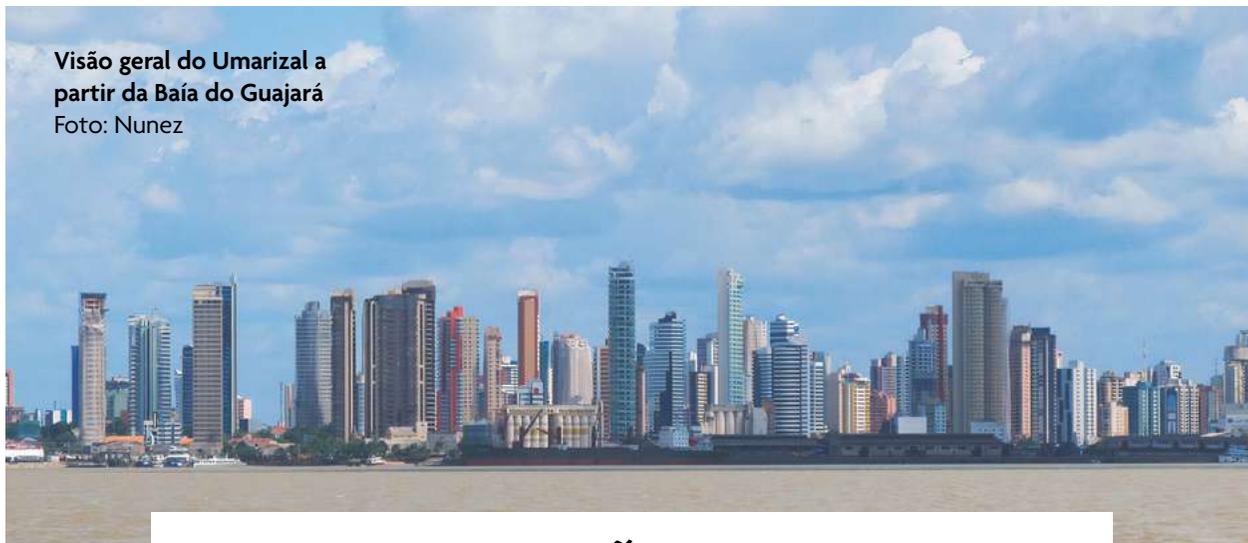
Embora recente, comparado com outros Comandos da Marinha do Brasil, o CDDCFN é uma engrenagem fundamental para a gestão do conhecimento do CFN e da MB. A temática doutrina, em um conceito mais amplo, vem sendo debatida em nossa Força e o nosso Comando, em conjunto com outras organizações, tais como o Núcleo de Implantação do Centro de Desenvolvimento de Guerra Naval (CDDGN) e a Escola de Guerra Naval, vem contribuindo para o desenvolvimento da Sistemática Doutrinária da Marinha do Brasil.

A criação do CDDCFN representa um avanço institucional. O saber e o pensar do CFN são administrados por valorosos homens e mulheres que, incansavelmente, dedicam-se ao armazenamento, desenvolvimento e difusão de conhecimentos profissionais militares de interesse da MB.

NA VANGUARDA PELO CONHECIMENTO!
ADSUMUS. ■

* Contra-Almirante (FN), antigo Comandante do CDDCFN, atual Comandante Naval de Operações Especiais

Visão geral do Umarizal a partir da Baía do Guajará
Foto: Nunez



GENTRIFICAÇÃO NO PORTAL DA AMAZÔNIA E O UMARIZAL

Robson Clair da Silva*

O presente artigo busca apresentar a gentrificação no Portal da Amazônia com base no bairro do Umarizal, que recebeu o nome devido ao aglomerado de árvores chamadas de Umari e que eram encontradas com bastante frequência na área à época de sua colonização. Localizado na capital paraense, sofreu significativas alterações com o deslocamento de antigos habitantes detentores de baixo poder aquisitivo.

O bairro do Umarizal destoa de parte dos bairros belenenses por possuir edificações altas, luxuosas e modernas, que abrigam uma classe social de alto poder aquisitivo, que certamente tem pouca ou nenhuma relação com os moradores de épocas passadas, conforme conversas com velhos amigos que vivem há mais de meio século na região. Tais relatos se alinham quase que completamente com o texto chamado “Bairro e Memória: Umarizal das vacarias aos espigões”, apresentado no XXVII Simpósio Nacional de História, que explicita as mudanças significativas em sua planta original do bairro fundante, como o Igarapé do Piry, que nascia na Baía do Guajará, e que consistia em um grande obstáculo à expansão da cidade além do perímetro inicial da Cidade Velha, pois inundava

até o Arsenal de Marinha, onde atualmente está instalado o Comando do 4º Distrito Naval, que é o Grande Comando de Área da Marinha do Brasil no Portal da Amazônia. O aterramento deste canal representou o início de diversos bairros no centro da capital daquele estado e dentre os mesmos estava o bairro do Umarizal, que no passado foi bairro periférico e caracterizado como uma área extremamente degradada, com muitas valas a céu aberto, coberta de capins, grande incidência de enchentes e marcada pela vegetação de aningal, que dificultava bastante o trânsito das pessoas e que, ainda hoje, pode ser vista quando se caminha pelos trapiches em visita ao belo ponto turístico denominado Mangal das Garças.

Hoje o Umarizal é um bairro nobre da capital paraense localizado na parte central da cidade e que em tempos passados já abrigou a classe consideravelmente pobre, tendo uma presença marcante de negros forros segregados em meados do século 19, em especial no ano de 1848. Na década de 70, o bairro tornou-se ponto principal de encontro de intelectuais, boêmios e sambistas em Belém do Pará.

Nos anos 90, foram construídos no local prédios de padrão mais elevados, que passaram a

ocupar o espaço que antes era de antigos caseiros, e ainda guarda parte da cultura de centro noturno da cidade, que agora é um dos locais caros e valorizados de Belém.

Outro aspecto relevante que deve ser associado ao processo de gentrificação do bairro Umarizal é o Igarapé das Almas, antigo ponto de encontro das lavadeiras que utilizavam suas águas no desempenho das suas tarefas e usavam o capinzal do mesmo igarapé para estender e secar as roupas já lavadas.

Ainda com referência ao texto citado na página anterior, o mesmo Igarapé das Almas, quando foi canalizado, é que possibilitou o surgimento das ruas mais modernas da capital paraense, como por exemplo a Avenida Visconde de Souza Franco, que é uma referência e caracteriza bem o bairro do Umarizal, devido aos modernos e luxuosos edifícios, uma rede de comércio bastante satisfatória, boas alternativas de lazer, shopping center moderno e bons bares na vizinhança.

O bairro Umarizal, como mencionado anteriormente, foi lar de negros forros e das classes sociais menos favorecidas da capital paraense e é um exemplo típico da gentrificação, onde uma área ocupada por uma população de baixa renda passa por transformações que inviabilizam a permanência da primeira população, que é substituída por elementos que compõem uma classe social de elevado status e poder aquisitivo superior.

Para que se tenha uma melhor compreensão de todo o processo do bairro detentor do metro quadrado mais valorizado do Portal da Amazônia, é necessário saber como se originou o termo gentrificação.

O CONCEITO DE GENTRIFICAÇÃO

O termo gentrificação tem origem na palavra britânica *gentrification* (relacionada ao



enobrecimento ou nobreza), atribuído à socióloga Ruth Glass e utilizado para conceituar as transformações ocorridas em bairros londrinos, onde residiam operários na capital britânica.

A gentrificação, definida por Glass, é um fenômeno que excede as questões econômicas decorrentes do aperfeiçoamento das áreas edificadas da cidade, mas também de questões impactantes tanto na cultura quanto no aspecto social das áreas que foram alvos das mudanças.

Tais alterações ou mudanças impactaram centros de diversas cidades europeias, como por exemplo a Cidade do Porto, em Portugal, decorrente da transição das atividades focadas na industrialização tradicional para um tempo pós-industrial, mais vocacionado à atividade terciária.

A gentrificação traz em sua esteira melhorias habitacionais e investimentos no bairro que é alvo do processo, o que acaba afetando toda a infraestrutura de serviços para atender aos novos habitantes daquela região, ratificando no terreno toda a mudança social embutida.

A gentrificação, que marcou cidades europeias com a transição do tradicional modelo de produção industrial, de certa forma inspirou cidades fora da Europa que demandavam desenvolver-se e alterar a dinâmica do mercado vigente que carecia de alavancagem em seus setores produtivos.

A gentrificação tem características e fases marcantes, tais como: um bairro central, que substitui habitantes de baixo rendimento por pessoas de classes mais elevadas; degradação do ativo imobiliário com pouca manutenção; falta de investimentos dos proprietários em melhorias nas moradias de seus inquilinos; e a revitalização socioeconômica.

ASPECTOS HISTÓRICOS

Tratando o tema gentrificação sobre os impactos históricos do bairro Umarizal, verifica-se

o fenômeno considerando que o mesmo está relacionado com: reabilitação, revitalização e requalificação da área afetada, e que, em paralelo, altera significativamente o perfil socioeconômico dos seus habitantes, inviabilizando, com aumento dos custos, a permanência de pessoas de baixa renda, atraindo simultaneamente pessoas de maior poder aquisitivo, seguindo a lógica do mercado de imóveis.

Diante do exposto, o processo de gentrificação do Umarizal é um exemplo típico no decorrer do tempo, pelo fato de ter abrigado negros alforriados e pessoas de baixa renda; posteriormente ter sido área habitada durante certo tempo por boêmios e artistas; e atualmente veio a abrigar a elite socioeconômica da capital paraense.

A notícia publicada no Jornal *O Liberal* ratifica dados históricos que são referenciados em diversas fontes bibliográficas:

Quando o bairro do Umarizal começou a ser ocupado, no século XVI, nem de longe a área parecia com o que é hoje. Não havia habitações luxuosas e nem comércio moderno. Muito menos era uma área centro de atenções para desenvolvimento. Era apenas um terreno alagado, cheio de mangues, capim e umaris, uma fruta que à época existia em abundância e que deu nome ao bairro. Mas não há mais registros de umaris no Umarizal. E nem é mais um bairro majoritariamente de pessoas negras, pobres e com forte presença da cultura africana. Quem começou a abrir as ruas e iniciar o desenho do bairro do Umarizal, do que mais ou menos é hoje, foi o intendente José da Gama Malcher. Foi na década de 1880, como destaca a historiadora Luciana Marinho, professora da Unama. Mas realmente era difícil desenvolver naquela área para as condições da época. Por isso, era um território onde pessoas mais pobres tentavam fixar residência. Geralmente eram os empregados das elites que ocupavam a Cidade Velha, a Campina e Nazaré. Como era um lugar de pessoas mais pobres, na maioria negros e descendente de escravos, havia uma presença cultural de matriz africana, tanto na música quanto na religião. Havia vários terreiros e bares dedicados a manter vivo esse movimento. A desconstrução dessa contracultura é um fenômeno mais recente. (LIBERAL, 2016).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema “gentrificação” traz embutido a possibilidade de gerar consciência de como ocorrem os avanços nas estruturas físicas das cidades, e onde aspectos socioeconômicos e de infraestrutura vigente impactam diretamente na ocupação de determinada área urbana, com o surgimento de grandes empreendimentos públicos, privados e mistos, que tem como consequência induzir significativa alteração da cinemática de uma certa localidade e, principalmente, dos seus habitantes. ■

REFERÊNCIAS E IMAGENS

- ALVES, Sônia. Requalificação e gentrificação histórica da Cidade do Porto. Disponível em: <https://unbbr-my.sharepoint.com/personal/flasobrinho_unb_br/_layouts/15/onedrive.aspx?id=%2Fpersonal%2Fflasobrinho_unb_br%2FDocuments%2FAnexos%2FTexto%2014%20ALVES%2C%20S%20%20S%20%20Requalifica%20e%20gentrificaca%20no%20centro%20historico%20do%20Porto%2E%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fflasobrinho_unb_br%2FDocuments%2FAnexos&ga=1>. Acesso em: 26ago2022.
- GOOGLE. Belém Antiga – O Umarizal era bairro marginal - Facebook. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?q=fotos+umarizal+antiga&sxsrf=ALiCzsbCMM-Pf-k-v7UhwQmvZQUtyulp7NQ:1661388880439&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjliLXw4-D5AhW-R7gEHSjdDpMQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=PrlqLz-bi7YKO9M>. Acesso em: 25ago2022.
- MENDES, L. Cidade pós-moderna, gentrificação e produção social do espaço fragmentado. Disponível em: <https://unbbr-my.sharepoint.com/personal/flasobrinho_unb_br/_layouts/15/onedrive.aspx?id=%2Fpersonal%2Fflasobrinho_unb_br%2FDocuments%2FAnexos%2FTexto%2013%20MENDES%2C%20Lu%20%20Cidade%20p%20s-moderna%2C%20gentrificaca%20e%20a%20producao%20social%20do%20espaço%20fragmentado%2E%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fflasobrinho_unb_br%2FDocuments%2FAnexos&ga=1>. Acesso em: 26ago2022.
- NUNEZ. Visão geral do bairro do Umarizal a partir da Baía do Guajará. Disponível em: <<https://www.skyscrapercity.com/threads/o-bairro-com-o-metro-quadrado-mais-carro-de-sua-cidade.1507814/>>. Acesso em: 24ago2022.
- O LIBERAL. Raízes na pobreza e no povo negro. Disponível em: <<https://www.oliberal.com/belem/umarizal-raizes-na-pobreza-e-no-povo-negro-198989>>. Acesso em: 24ago2022.
- PALHA, Barbara da Fonseca. Amazônia lugar da experiência. 2013. Disponível em: <<https://fragmentosdebelem.tumblr.com/post/156909391630>>. Acesso em: 25Ago2022.
- RODRIGUES, Vernise. Bairro e Memória: Umarizal das vacarias aos espigões. 2013. Disponível em: <<https://anpuh.org.br/index.php/documentos/anais/category-items/1-anais-simposios-anpuh/33-snh27?start=360>>. Acesso em: 24ago2022.

* Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)



SMART CITIES

Eficiência energética e operacional por meio de iluminação pública inteligente



Leonardo da Silva Mattos*

SMART CITY – CIDADE INTELIGENTE

Nos últimos anos, temos ouvido com frequência a expressão *Smart City* que, em tradução simples e direta, significa “Cidade Inteligente”. Em poucas palavras, o conceito encerra o desejo de muitos governantes em agregar soluções tecnológicas inovadoras a diversos serviços providos numa cidade para seus cidadãos.

A camada de “inteligência” consiste em empregar estas soluções em prol da otimização de recursos públicos e, principalmente, do aumento da qualidade dos serviços prestados. Poderíamos citar inúmeras soluções inovadoras que vêm sendo aplicadas mundo afora, de forma combinada ou isoladamente, no sentido de criar cidades inteligentes, tais como:

- aplicativos para smartphones contendo oferta de serviços públicos diversos (ex: marcação de consultas médicas/hospitalares, controle de vacinas, acompanhamento em tempo real do trânsito, alertas meteorológicos, alertas de segurança etc.);
- digitalização de documentos públicos (certidões, carteira de identidade, título de eleitor, carteira de habilitação etc.);
- semáforos adaptativos às variações dinâmicas de tráfego urbano;
- pagamentos de serviços públicos por meio digital;

- câmeras digitais de vigilância pública, contendo algoritmos para detecção de comportamento suspeito, reconhecimento facial, objeto abandonado, invasões, leituras de placas, violações de trânsito etc.;
- acesso gratuito à Internet por meio de redes públicas wi-fi; e
- emprego de sensores IoT (*Internet of Things*) para monitoramento e gerenciamento remoto de condições ambientais (temperatura, qualidade do ar, poluição sonora, alagamentos etc.), bem como de serviços públicos (energia, iluminação, água, gás etc.) e serviços domésticos (consumo de energia, água, eletrodomésticos inteligentes etc.).

ILUMINAÇÃO PÚBLICA: BENEFÍCIOS DA TELEGESTÃO

No contexto de cidades inteligentes, no presente artigo, trataremos de um caso particular do emprego de sensores IoT para iluminação pública inteligente, abordando brevemente aspectos tecnológicos e os benefícios associados. Para começar, é importante reconhecer que, no mundo moderno, sistemas de iluminação pública são responsáveis por cerca de 20% do consumo mundial de energia elétrica. (Fonte: estudo *Climate Group*, Philips, 2019)

Portanto, é senso comum que a simples troca de lâmpadas incandescentes por lâmpadas de

LED gera uma grande eficiência energética e economia. Sim, sentimos isso no próprio bolso, quando fazemos essa migração em nossas residências e, da mesma forma, não é diferente para a iniciativa privada nos grandes comércios, empresas, indústrias etc.

Agora, pense numa cidade, com dezenas ou mesmo centenas de milhares de luminárias. Você consegue imaginar a economia proporcionada por esta simples troca de tipos de lâmpada numa cidade como o Rio de Janeiro, que possui cerca de quatrocentas mil luminárias apenas para iluminação pública? E se eu dissesse que a economia e a eficiência energética podem ser ainda maiores (aproximadamente cerca de 80%) se agregarmos à troca por lâmpadas de LED a famosa camada de “inteligência”, você acreditaria (vide figura abaixo)? Para provar isso, primeiro, vamos entender o que vem a ser esta camada de inteligência associada à iluminação pública, atualmente conhecida como “telegestão”.

De forma simplificada, telegestão consiste no monitoramento e gerenciamento remoto das luminárias, realizado por meio de recursos de telecomunicações.

Na prática, a telegestão de luminárias públicas tem como principais objetivos:

- medir periodicamente as grandezas (tensão, corrente, fator de potência, energia consumida etc.) da rede elétrica que alimenta

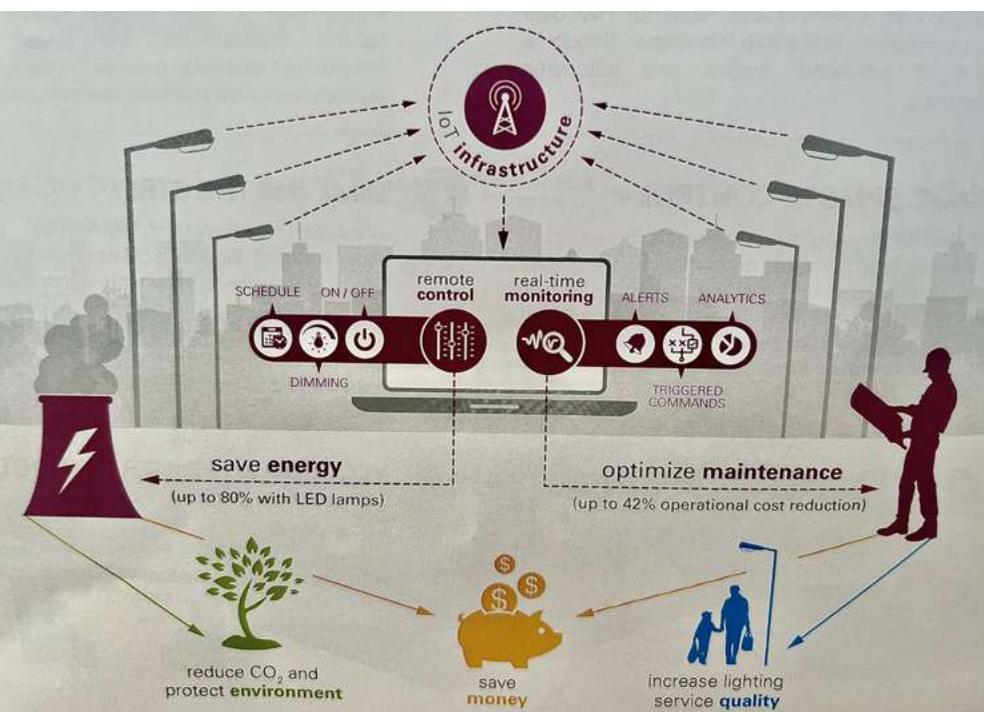
as luminárias permitindo o cálculo real do consumo de energia, confrontando-o com a conta da concessionária de energia;

- monitorar proativa e preventivamente, em tempo real, possíveis falhas tais como: flutuações indevidas de tensão/corrente na rede de alimentação, falhas de driver, lâmpadas acesas durante o dia, apagadas durante à noite, piscando etc. As falhas geram alarmes e, assim, otimizam as ações operacionais de reparo. Esta otimização pode representar até 42% de custo operacional já que implica um controle mais efetivo das ações preventivas e corretivas;
- aumentar a satisfação da população em relação ao serviço de iluminação pública por meio de um serviço de manutenção mais efetivo e de melhor qualidade e aumento da vida útil das lâmpadas;
- gerar relatórios periódicos contendo compilação de alarmes/falhas que possam ser analisados por ferramentas de *big data* de forma a otimizar os planos de manutenção, controle de sobressalentes e substituição de luminárias; e
- realizar agendamento inteligente (*smart scheduling*) em grupos de centenas ou milhares de luminárias, aplicando programas diários de redução do nível de luminosidade (dimerização) baseados em calendário astronômico, fotocélula ou detecção de movimento. Tais agendamentos programados podem gerar significativo aumento da eficiência energética como veremos adiante.

O QUE É TELEGESTÃO? QUAIS TECNOLOGIAS ENVOLVIDAS?

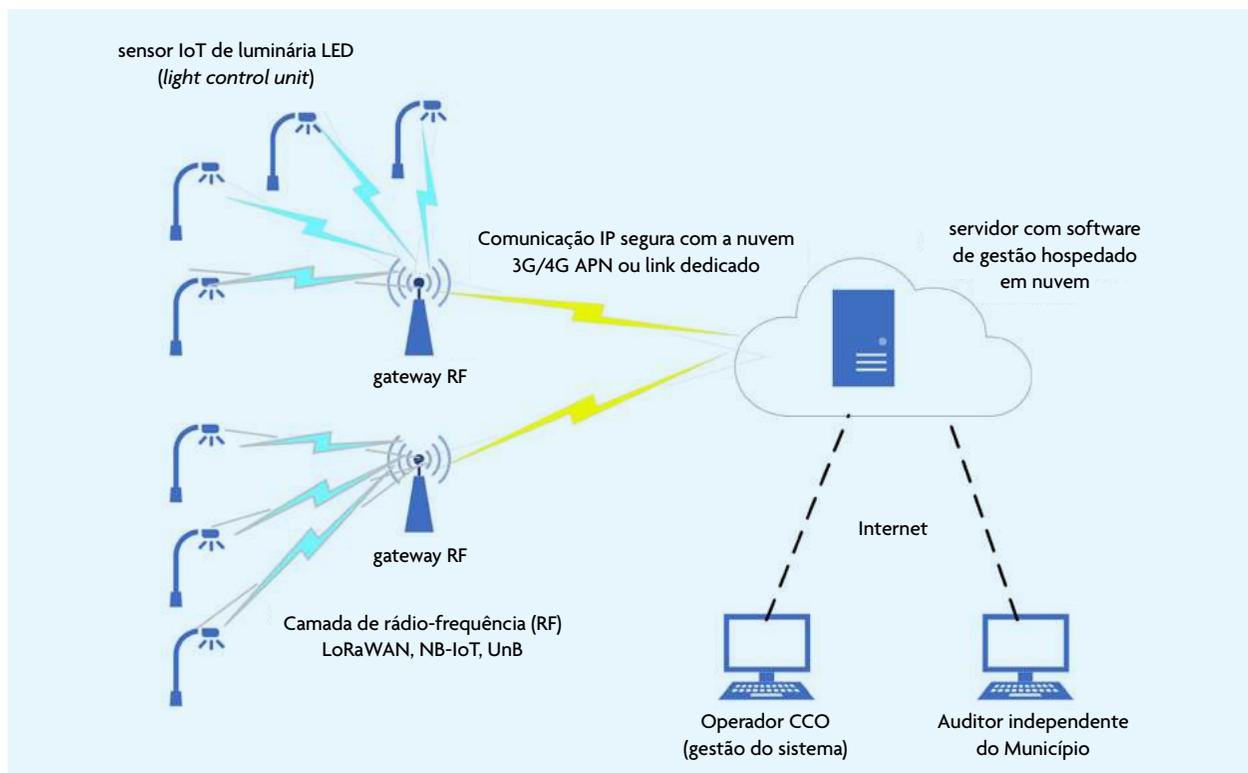
A figura seguinte ilustra um sistema completo de telegestão que é basicamente composto por: sensores IoT acoplados na luminária, segmentos de rádio-frequência (RF), *gateways* ou estações rádio base, segmentos de *backhaul* (links entre *gateways* e nuvem), ambiente em nuvem para hospedagem, software de telegestão e operadores.

A seguir, vamos conhecer um pouco mais dos detalhes sobre cada um destes componentes.



Eficiência Energética e Operacional – LED mais Telegestão

Arquitetura simplificada de um sistema de telegestão



- Sensor IoT de luminária – consiste num simples hardware, também chamado de LCU – *Light Control Unit* – que é conectado diretamente às luminárias de LED. Este sensor pode comandar a luminária (ligar/desligar/dimerizar) e coletar todas as medições elétricas relevantes. O sensor também contém a interface de rádio-frequência (RF) para comunicação de dados com os seus respectivos *gateways*, de acordo com a tecnologia adotada;
- Segmento de RF – segmento de rádio-frequência (RF) entre o sensor IoT de luminária e seu respectivo *gateway* (ou estação rádio base). Este segmento será caracterizado pela adotada tecnologia de RF para IoT. Atualmente, as tecnologias mais comuns em frequência não licenciada são: LoRa (*long range*) e SigFox. E as tecnologias mais comuns em frequência licenciada são: NB-IoT (*Narrow band IoT*) provida por diversos operadores de Telecom (Claro, Vivo, TIM etc.), UnB (*Ultra narrow Band*) da fabricante Philips ou Galaxy da fabricante ST Engineering.
- *Gateway* (ou estação rádio base) – consiste no hardware a ser instalado em altura adequada (postes, topos de prédios ou torres) e em posição pré-definida em projeto, de forma a prover máxima cobertura de RF para um dado grupo de sensores IoT de luminárias. Cada *gateway* se comunica por RF com um conjunto de sensores e, pelo segmento de *backhaul*, se comunica, via 3G/4G ou link dedicado, com a nuvem de hospedagem do software de telegestão. Dependendo da tecnologia empregada, um único *gateway* pode oferecer cobertura de comunicação em RF para até vinte mil sensores de luminária, num alcance de até 10 km de raio.

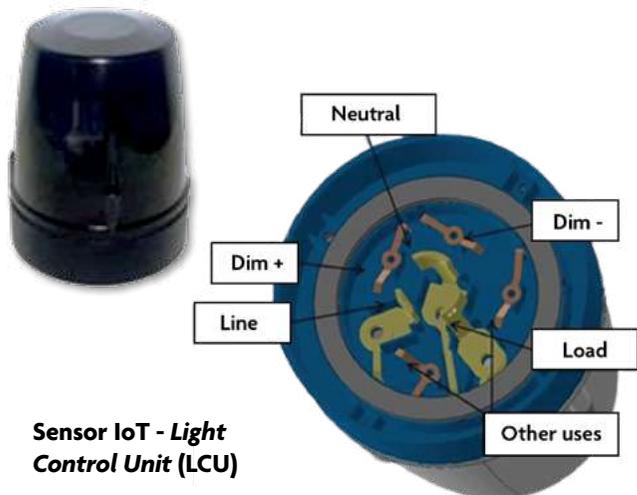




Ilustração de um típico gateway usando tecnologia LoRaWAN

- Segmento de *backhaul* – este segmento permite a comunicação, via protocolo TCP/IP, entre os *gateways* e a nuvem onde se encontra hospedado o software de telegestão. Normalmente, este segmento é constituído por meio de conexão segura e dedicada (fibra óptica ou APN privada 3G/4G) com a Internet.
- Nuvem de Hospedagem – consiste no ambiente virtual onde se encontra hospedado o software central de gerenciamento de telegestão. O ambiente de hospedagem em nuvem é acessível via Internet apenas por quem tem direito de acesso, possui infraestrutura escalável, e oferece sistema seguro de proteção em rede que garante a disponibilidade e confiabilidade do serviço. Exemplos: AWS (Amazon Web Services), Microsoft Azure, Oracle Cloud ou nuvens corporativas.

- Software de Telegestão – também chamado de *Central Management Software* – consiste na plataforma de software de gerenciamento, hospedada na nuvem, que permite todo o gerenciamento remoto dos sensores IoT e, por conseguinte, do parque de iluminação pública. Por meio do software, é feito o monitoramento em tempo real das grandezas elétricas e alarmes, a geração de relatórios e o agendamento programado para dimerização. Normalmente, este software de telegestão está integrado com outros sistemas típicos de iluminação pública, tais como: sistema de operação e manutenção, sistema de abertura de chamados (*call center*), sistema de controle de inventário etc.
- Operadores – Os operadores do Centro de Controle Operacional (CCO) acessam o sistema de telegestão de forma segura para fins de operação/gestão de todo ambiente de campo (sensores IoT, *gateways* e luminárias). Geralmente uma das telas de um sistema de *videowall* é dedicado ao sistema de telegestão. Os operadores do fabricante do software também podem acessar o sistema para realizar a gestão do software, ou seja, eventuais manutenções corretivas e evolutivas.

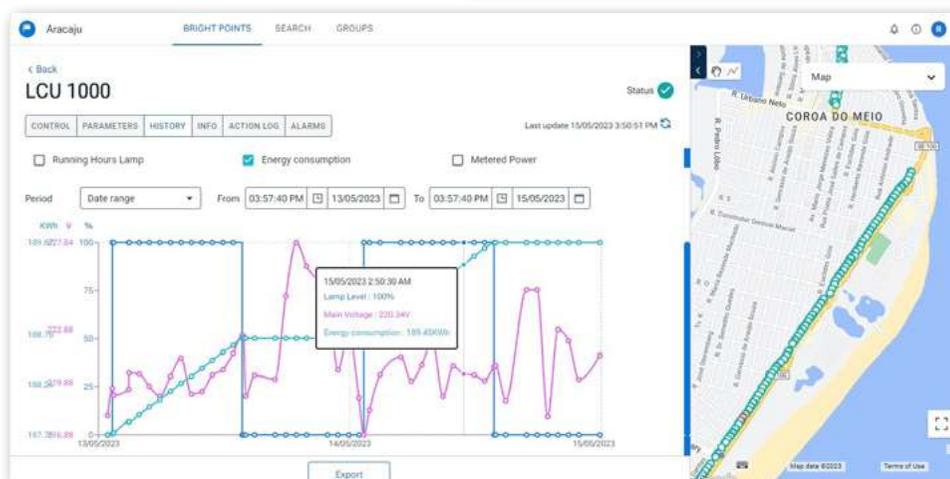
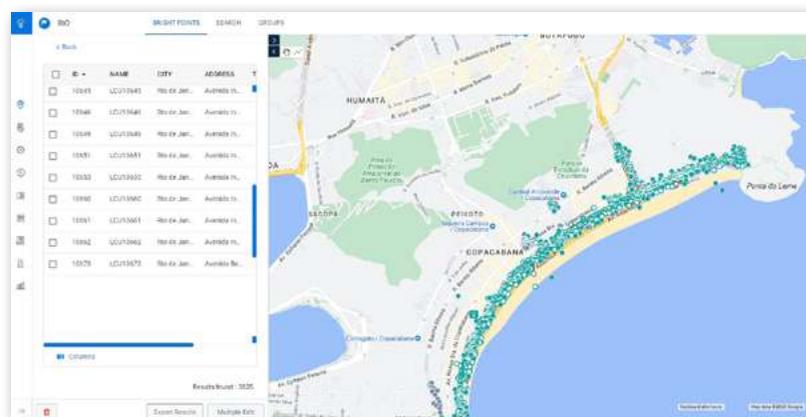


Ilustração do software de telegestão Bright City (empresa: ST Engineering) no Rio de Janeiro

Software de telegestão - medições de grandezas elétricas (Voltagem, Nível de iluminação, Energia consumida) em Aracaju

vas, bem como eventual necessidade de suporte remoto de segundo nível.

POR QUE DIMERIZAR? O QUE SE PODE GANHAR COM ISSO?

Dimerizar consiste na redução da luminosidade de uma dada lâmpada. Em termos práticos, significa reduzir a potência em Watts de uma dada lâmpada em relação ao seu nível nominal de potência. É lógico perceber que esta ação reduz o consumo energético.

Nas cidades, assim como ocorre nas nossas residências, existem diversos momentos que não precisamos da luminosidade (potência) total nominal de uma dada lâmpada. Exemplos de cenários de aplicação de programas de dimerização:

- vias públicas de pouco movimento de pessoas e/ou carros, durante a madrugada, respeitando os cenários de violência urbana;
- logo após o pôr do sol, já que, em algumas estações do ano, principalmente no verão, existe ainda boa luminosidade natural residual que perdura por um bom tempo;
- um pouco antes do sol nascer, uma vez que, em algumas estações do ano, principalmente no verão, já existe um certo nível de luminosidade natural antes do nascer do sol; e
- de acordo com as características e necessidades específicas de uma dada área: comercial, residencial, industrial, parques, praças etc.

A fim de exemplificar de forma simplificada a potencial economia decorrente da aplicação de políticas de dimerização, vamos considerar as seguintes premissas hipotéticas:

- atualmente, o período médio para aferição do consumo de energia é aproximadamente de 12h, independentemente da época do ano;
- aplicação de dimerização de 70% da potência no período de 4h, durante a madrugada de: 1h às 5h;
- aplicação de dimerização de 50% da potência durante 1h após o pôr do sol e aplicação de dimerização de 50% da potência durante 1h antes do nascer do sol; e
- para facilitar o cálculo, consideremos lâmpadas de 100W.

Além da possível dimerização, é importante notar que a economia mais significativa gerada



pela telegestão é aquela que advém do uso de sensores homologados pelo INMETRO para realizar a medição real (e não estimada!) de energia consumida. Assim, as contas atualmente apresentadas pela concessionária de energia, baseadas em consumo estimado e inventários nem sempre consistentes, podem ser confrontadas e corrigidas, gerando economias para o Município.

Cálculo de consumo energético por lâmpada por dia:

- Sem dimerização:
 $100W * 12 \text{ horas} = 1.200 \text{ Wh/dia}$
ou 1.2 kWh/dia
- Com política de dimerização hipotética sugerida:
 $0,5 * 100W * 1h + 1 * 100W * 6h + 0,7 * 100W * 4h + 0,5 * 100W * 1h = 0.98kWh/dia$

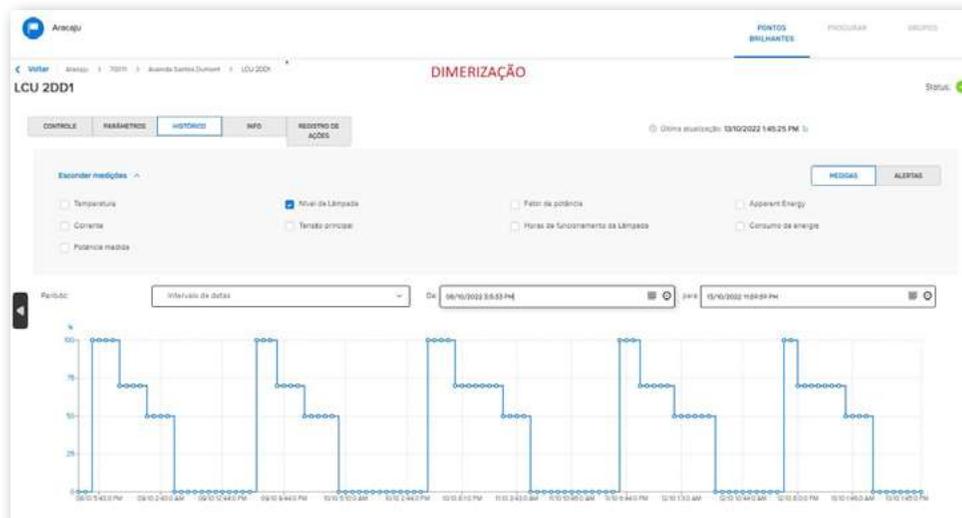
Cálculo de percentual de economia por lâmpada por dia:

$$0.98/1.2 = 0.82 \rightarrow 18\% \text{ de economia}$$

Cálculo de percentual de economia em R\$ por ano numa cidade típica:

(Considerando uma cidade de pequeno/médio porte como Feira de Santana, com cerca de vinte mil luminárias, com custo médio de R\$0,37/kWh)

- Gasto total sem dimerização:
 $20.000 \text{ luminárias} * 1.2kWh/dia * 30 \text{ dias} * 12 * R\$0.37/kWh = R\$3.196.800,00/ano$
- Gasto total com dimerização:
 $0,82 * R\$3.196.800,00/ano = R\$2.621.376,00/ano$
→ Economia estimada de R\$ 575.424,00/ano



Exemplo de um programa de dimerização (cidade: Aracaju)

do mercado de concessões e parcerias público-privadas (PPP). Pode-se dizer que esse segmento foi o que apresentou o maior crescimento em volume de projetos de PPP no Brasil.

Isto porque os serviços públicos de iluminação pública

OUTRAS APLICAÇÕES EM SMART CITY

Um projeto de telegestão de iluminação pública, uma vez implantado, se torna a base para alavancar outras iniciativas para tornar uma cidade inteligente, ou seja, a mesma rede de telecomunicações montada para telegestão pode ser aproveitada ou adequada para a coleta de dados e gerenciamento remoto de outros sensores IoT tais como: estacionamento inteligente, medidores de água, gás, coleta de tráfego urbano, resíduos sólidos (lixo), rastreamento de animais, monitoramento de poluição do ar ou sonora etc.

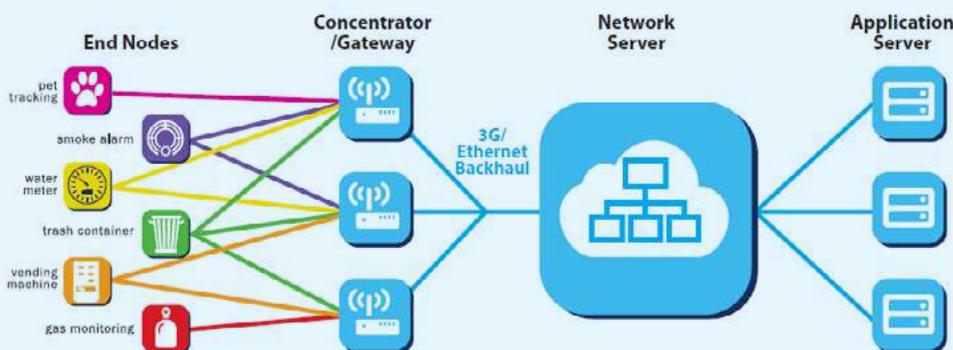
AS INICIATIVAS E TENDÊNCIAS NO BRASIL

Nos últimos anos, o segmento de Iluminação Pública ganhou muito destaque no âmbito

e telegestão geram impactos na vida de todos os cidadãos e os projetos desse segmento surgiram com o objetivo de tornar mais eficiente e incrementar a qualidade do serviço nas cidades. Atualmente, existem mais de 450 projetos em andamento no Brasil neste setor (fonte: Radar PPP, 2022). Na cidade do Rio de Janeiro, e em outros municípios do país, as PPP de iluminação pública incluem ainda outros projetos complementares de cidades inteligentes, tais como: pontos gratuitos de acesso público à Internet por wi-fi, câmeras inteligentes, rede de conectividade para controladores semafóricos, redes ópticas urbanas e sensores IoT diversos.

As concessões no setor de saneamento também têm alavancado o emprego amplo de sensores IoT para medição de fluxos de água e esgoto, controle remoto de válvulas e detecção de vazamentos, propiciando economias ao concessionário, otimização e uma melhor qualidade dos serviços prestados à população.

Em suma, a tendência é que projetos envolvendo sensores IoT se tornem cada vez mais comuns, pois agregam às cidades camadas de inteligência que incrementam eficiência energética, operacional e, acima de tudo, contribuem para um mundo mais sustentável. ■



Outros sensores IoT que potencializam o conceito de Smart City

* Capitão de Mar e Guerra (RM1-EN), Mestre em Engenharia Elétrica pela *Naval Postgraduate School*

QUANDO A LIDERANÇA É CONTESTADA

Rubens Perlingeiro Filho*

O Artigo 142 da Constituição Federal brasileira ⁽¹⁾ estabelece que as Forças Armadas “são organizadas com base na hierarquia e na disciplina”. Essa expressão deixa implícito o entendimento de que, pelo princípio da obediência, ordens dadas por um superior devem ser cumpridas sem contestação. Em corroboração a esse argumento, um antigo ditado estabelece que “manda quem pode e obedece quem tem juízo”. Assim, um militar na condição de comandante é responsável pelas decisões que tomar, mas seus subordinados devem aceitá-las e cumpri-las, mesmo que delas discordem.

O Código Penal Militar ⁽²⁾, no Título II, que aborda “crimes contra a autoridade ou disciplina militar”, em seu Capítulo I, que trata do motim e da revolta, deixa claro no Artigo 149, item I, que o motim se configura pela reunião de militares ou assemelhados “agindo contra ordem de superior ou negando-se a cumpri-la”. O item II complementa: “recusando obediência a superior, quando estejam agindo sem ordem ou praticando violência”. O item IV apresenta outras condições que caracterizam o crime de motim e as enfatiza ao mencionar que ocorrem “em desobediência a ordem superior ou em detrimento da ordem ou da disciplina militar”.

Este artigo pretende apresentar e analisar três situações – uma fictícia e duas reais – nas quais a necessidade de o segundo em comando tornar-se o primeiro fez-se necessária. Em uma delas, o fato de a hierarquia ter sido rigorosamente cumprida deu origem a uma tragédia humana e material.

1. MOTIM A BORDO DE UM SUBMARINO NUCLEAR

O filme norte-americano *Crimson Tide* ⁽³⁾ (Maré Vermelha, em português) retrata um conflito de hierarquia ocorrido a bordo de um submarino nuclear, no qual uma decisão precipitada do comandante levou-o a ordenar o disparo de mísseis com ogivas nucleares contra uma nação amiga. Como o imediato se mostrou contrário ao cumprimento dessa ordem – por julgar que alguns fatores fundamentais para a perigosa decisão não haviam sido devidamente avaliados – colocou-se contra a decisão do comandante e solicitou o auxílio de oficiais e praças que concordavam com seu posicionamento. Caracterizou-se, então, claramente, o crime de motim.

A situação a bordo tornou-se disciplinarmente inadmissível e agravou-se quando o comandante rejeitou a ordem de prisão determinada pelo imediato e, apoiado por oficiais e praças que se lhe mantinham solidários, desencadeou um contramotim, no qual militares armados passaram a ameaçar-se mutuamente. O imediato conseguiu obter o controle do navio, prender os que eram contrários a sua assunção



Cena do filme "Maré Vermelha"





de comando e, após receber mensagens de esclarecimento oriundas de escalões superiores, provar que a decisão do comandante estava errada e que o cumprimento de suas ordens teria desencadeado uma guerra nuclear de consequências catastróficas. Torna-se pertinente comentar que se o imediato estivesse errado em sua avaliação o submarino ficaria vulnerável a ataques de navios inimigos.

Levados a julgamento em corte militar, o comandante foi transferido para a reserva *ex-officio* e o imediato, absolvido da acusação do crime de motim, recebeu recomendação para o comando de um submarino nuclear.

2. TRAGÉDIA AÉREA PROVOCADA PELA OBEDIÊNCIA

No dia 3 de setembro de 1989, um avião Boeing 737 modelo 200, da companhia aérea VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense), perdeu-se e caiu na floresta amazônica quando realizava o voo RG 254, de Marabá para Belém, ambas as cidades situadas no estado do Pará. O rumo correto da origem ao destino seria 027, mas um erro na leitura do plano de voo provocou a escolha da proa 270. Essa falha ocorreu em razão de a companhia aérea haver adotado, poucos meses antes, a informação do rumo com quatro dígitos, de forma que o último fosse separado por um ponto e representasse fração decimal de grau. Assim, a leitura correta do rumo deveria ter sido 027.0 (zero dois sete ponto zero), mas na cópia do plano de voo recebida pelos pilotos o ponto não estava visível. Em consequência, o comandante do avião, habituado a navegar rumos com três dígitos, desprezou o zero inicial e inseriu 270 no sistema de navegação da aeronave. Por uma desastrosa coincidência, o copiloto também não percebeu o erro. Assim, em lugar de ir para o norte, o avião partiu rumo a oeste. O voo que deveria durar cerca de 45 minutos

terminou em tragédia, pois o avião caiu por falta de combustível após três horas e dez minutos de tentativas inúteis de encontrar o destino⁽⁴⁾. O resultado trágico do pouso forçado à noite na selva amazônica foi de doze mortos e 42 sobreviventes, alguns deles com ferimentos graves.

É importante assinalar que o comandante era muito experiente, com mais de seis mil horas de voo, e trabalhava para a empresa VARIG havia mais de dez anos. O copiloto tinha muito menos horas de voo do que o comandante e apenas um ano de trabalho naquela companhia. Havia, portanto, uma subordinação hierárquica significativa entre os dois pilotos, tanto funcional quanto por tempo de serviço.

Embora não seja propósito deste artigo abordar detalhes técnicos sobre o acidente descrito, cabe lembrar que os controladores de voo de Belém não observaram que o avião estava no rumo errado quando foram chamados para autorizar os procedimentos de descida. Por três vezes o copiloto informou que o avião estava no rumo 270 sem que os controladores tenham detectado o erro e sugerido correção. A situação foi agravada pelo fato de não haver, à época, radar disponível em Belém que permitisse a localização de aeronaves em aproximação. Em



seu livro “Voo sem volta”⁽⁵⁾ o copiloto relata que por três vezes sugeriu ao comandante o retorno a Marabá quando ainda havia combustível mais do que suficiente para essa decisão, mas não foi atendido. Em resumo, como afirma o copiloto, “o comandante não voltou porque não quis”.

Independentemente das conclusões apresentadas pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), nas quais o comportamento do copiloto foi elogiado, e do inquérito policial, que imputou responsabilidade a ambos os pilotos, uma avaliação conduzida pela VARIG condenou o “comportamento passivo” do copiloto. Em consequência, ele foi despedido da empresa juntamente com o comandante.

Como poderia o copiloto assumir o lugar do comandante de forma pacífica se, segundo seu relato, a arrogância e a prepotência do mais antigo persistiram mesmo após ter ciência do erro cometido? Deveria o copiloto ter-lhe tomado o comando usando violência? Uma luta corporal na cabine poderia causar um acidente de consequências imprevisíveis. Adiantaria o copiloto ter solicitado o apoio das quatro comissárias de bordo para retirar o comandante de sua posição?

Ambos, comandante e copiloto, sobreviveram ao acidente. Há muitos depoimentos deles disponíveis na Internet. Os relatos mostram claramente que o copiloto poderia ter evitado o acidente se lhe fosse permitido assumir o controle do voo em tempo hábil de corrigir o erro de navegação. A obediência fiel à hierarquia impediu que o resultado fosse diferente.

3. PRESO EM SEU PRÓPRIO NAVIO

O caso descrito a seguir é real. Os nomes verdadeiros serão omitidos para evitar problemas jurídicos e/ou diplomáticos por envolver personagens ainda vivos que, na ocasião, estavam em serviço ativo na Marinha de um país amigo. O autor deste artigo possui documentação suficiente para comprovar os acontecimentos relatados.

Uma corveta estava realizando uma patrulha de rotina. Já tarde da noite, o comandante, um capitão de fragata, chama o imediato, um capitão de corveta, a seu camarote. Após um início de conversa sem tema específico, o comandante declara ao imediato estar insatisfeito com a situação política em seu país e que, conforme combinara com oficiais mais antigos, entregaria o navio – a corveta sob seu comando – a uma nação amiga, à qual pediria asilo político. Com essa atitude ele pretendia dar início ao movi-

mento que derrubaria o governo de seu país. Concluiu sua fala afirmando que sua intenção seria “salvar a Pátria”.

Após analisar brevemente a gravidade da situação, o imediato convocou uma reunião de oficiais na Praça d’Armas e os colocou a par dos acontecimentos. Expôs claramente sua posição afirmando que “não entregaria o navio a um país estrangeiro, não pediria asilo político, não apoiaria qualquer golpe de estado e não adotaria qualquer medida que criasse obstáculos ao governo atual”. Em seguida, consultou a posição dos oficiais sobre o quadro que lhes fora apresentado e recebeu apoio incondicional dos oito oficiais presentes à reunião (dois estavam de serviço). Determinou a um tenente que se dirigisse ao camarote do comandante para saber se ele confirmaria o que dissera anteriormente ou se mudaria sua decisão. Como o comandante não voltou atrás em seu propósito e declarou que havia “comprometido sua participação”, o imediato determinou sua prisão no camarote até que o navio regressasse à base. Simultaneamente, ordenou o retorno do navio à base naval e informou essa movimentação ao comando superior por mensagem que dizia “regresso à base devido a graves incidentes no plano principal”.

Em consequência desses acontecimentos, o imediato foi preso por autoridades superiores assim que se apresentou em terra, por haver, em tese, cometido crime de motim, embora inicialmente nenhuma acusação formal lhe tenha sido feita nesse sentido.

Após haver cumprido 109 dias de privação de liberdade em uma unidade de ensino, o imediato foi dispensado por decisão da junta militar que conduziu o inquérito, sem que lhe fosse imputada a acusação de responsabilidade por motim. Ao capitão de fragata coube a exoneração do comando do navio, mas foi isento da acusação de “traição à Pátria”.

O aspecto paradoxal desse episódio é que o capitão de corveta protagonista do evento descrito passou a ser claramente perseguido e prejudicado por oficiais mais antigos sob a acusação de ser um “oficial antigolpista”, como se fosse um erro prejudicar um movimento contrário ao estado democrático de direito.

Posteriormente, o oficial em questão teve seus méritos reconhecidos, exerceu cargos relevantes e fez uma brilhante carreira até o posto de capitão de mar e guerra, não tendo sido promovido a almirante porque sua defesa intransigente da correção de atitudes e sua notória liderança desagradavam alguns membros da cúpula naval.

CONCLUSÃO

O caso do submarino nuclear, embora fictício, mostrou que a atitude do imediato foi fundamental para evitar o disparo precipitado de mísseis nucleares contra uma nação amiga. A decisão de provocar o motim a bordo violou claramente as regras de hierarquia e de disciplina, mas obteve resultado compensatório. A junta militar que analisou o caso não poderia enaltecer a atitude do imediato para não incentivar a prática do referido crime, nem torná-lo rotineiro, mas soube reconhecer que, no caso em questão, a insubordinação evitou um mal de consequências catastróficas.

A tragédia do voo 254 provavelmente poderia ter sido evitada se o copiloto tivesse tanta ousadia quanto a demonstrada pelo imediato do submarino. Porém, o reduzido espaço de uma cabine de avião comercial dificultaria muito e tornaria extremamente arriscado qualquer movimento brusco que visasse retirar à força o comandante de sua posição. Ao considerar “passivo” o comportamento do copiloto, a direção da empresa aérea foi injusta ao não levar em consideração circunstâncias como o risco ao voo provocado por uma luta corporal na cabine do avião e a diferença de nível hierárquico entre o comandante e o copiloto que, por atendimento aos princípios da disciplina, repudiava qualquer contestação a decisões do superior.

O motim a bordo da corveta, embora oficialmente não tenha sido assim qualificado, demonstrou grande liderança e admirável coragem moral do imediato, que não hesitou em tomar as medidas necessárias para evitar um incidente político e diplomático significativo. Tal como ocorreu no caso do submarino, a junta militar que conduziu o inquérito destinado a apurar os acontecimentos também não condenou o imediato pelo crime de motim, embora ele tenha cumprido 109 dias de detenção sem acusação formal. Dessa maneira, a correta e oportuna atitude do imediato custou-lhe uma

longa e desgastante punição, injustamente muito superior à do comandante causador do problema, que apenas foi exonerado do comando e transferido para a reserva.

Da mesma forma que não se pode incentivar a contestação de ordens dadas por superior hierárquico, não se pode desconsiderar que, em casos muito particulares, em que consequências graves possam advir de decisões absurdas, a configuração do crime de motim seja justificada.

É muito importante que quem conteste deliberadamente decisão de superior tenha plena consciência de que estará sujeito a julgamento com resultado imprevisível, que poderá ser muito prejudicial à sua carreira ou até mesmo encerrá-la. ■

NOTAS

- (1) Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/2014/mes02/artigo142a_cf.pdf
- (2) Decreto-Lei 1.001 de 21 de outubro de 1969. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1001.htm
- (3) Filme dirigido por Tony Scott, lançado em 1995.
- (4) Para conhecimento de detalhes sobre esse acidente sugere-se assistir aos três vídeos de entrevistas com o copiloto disponíveis em <https://www.youtube.com/watch?v=dSBvh6By76Y>
- (5) ZILLE, Nilson. *Voo sem volta*. Rio de Janeiro. Esteio Editora, 2015.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Presidência da República. Decreto-Lei 1001 de 21 de outubro de 1969. *Código Penal Militar*. 1969. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1001.htm
- BRASIL. Presidência da República. *Constituição Federal*. 1988. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm
- SCOTT, Tony (Diretor). *Maré Vermelha*. Filme produzido em 1995.
- ZILLE, Nilson. *Voo sem volta*. Rio de Janeiro. Esteio Editora, 2015.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº-FN)



ATRIBUIÇÕES NAVAIS

Renato Vilhena de Araujo*

“Só dormimos seguros porque há homens fortes prontos a levar a violência a nossos inimigos.”

Winston Churchill

Em poucas palavras, a missão da Marinha é usar a violência para assegurar que possamos sempre fazer livre uso da navegação e impedir que o inimigo possa fazê-lo, a fim de defender os interesses nacionais.

Com mais palavras para especificar nossas peculiaridades, as atribuições navais brasileiras constam da Constituição Federal (CF) e da Lei Complementar (LC) 97/99, a saber:

“CF, art. 142. As Forças Armadas (FA) ... destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.”

LC 97/99, art. 16. Cabe às FA, como atribuição subsidiária geral, cooperar com o desenvolvimento nacional e a defesa civil.”

A LC 97/99, art. 17, dispõe ainda que cabe à Marinha, como atribuição subsidiária particular, orientar a marinha mercante, prover a segurança da navegação, contribuir para a formulação de políticas relativas ao mar e cooperar com a repressão de delitos na sua esfera de atuação.

Genericamente, as atribuições navais constitucionais são as principais e variaram muito pouco ao longo da história. Como lembrado na citação inicial, consistem no uso legítimo da violência em grande escala para lidar com a navegação que nos é hostil. Já as atribuições subsidiárias, gerais e particulares, derivam do aproveitamento da capacitação desenvolvida para fazer face às atribuições principais, a fim de colaborar com

outros setores da administração pública, sempre que possível.

Na prática, a Marinha atua realizando operações navais que podem ser classificadas segundo diferentes critérios, a fim de melhor organizar o preparo e o emprego do Poder Naval.

CLASSIFICAÇÕES

O famoso Almirante americano Alfred Thayer Mahan classificou as operações navais, com base nos alvos visados, em: operações de controle de área marítima (as conduzidas contra marinhas de guerra inimigas), operações de negação do uso do mar (as conduzidas contra marinhas mercantes inimigas, também conhecidas como bloqueios navais), operações de projeção de poder sobre terra (as conduzidas contra instalações inimigas em terra, ou para estabelecer instalações amigas em terra hostil) e operações de demonstração de força (as conduzidas para intimidar e dissuadir potenciais inimigos).

É uma classificação muito estudada, valorizada e utilizada em estudos teóricos de políticas e estratégias pelas marinhas em geral.

No entanto, ela não abrange, nem as operações de paz, humanitárias, amistosas e subsidiárias (gerais e particulares), nem as operações de inteligência, que também precisam ser planejadas, organizadas, preparadas e executadas de modo não menos eficaz que as operações bélicas mahanianas.

Para tanto, poderia ser usada, por exemplo, uma classificação baseada no nível de violência requerido para serem efetivadas. Neste caso, teríamos as operações de combate, que são as que requerem violência em alto grau (uso de armamento pesado), e as operações de caráter policial, eventualmente necessárias para garantir a



TIPO DE MISSÃO	TAREFA (ATRIBUIÇÃO)	PROPÓSITO	MEIOS
Combate (grande violência)	Proteger a navegação amiga e prejudicar a navegação inimiga	Defender a Pátria	Armamento pesado
Policial (pequena violência)	Fazer coerção legal excepcional; participar de forças expedicionárias de paz	Garantir a observância da lei e da ordem (GLO)	Armamento leve para colaborar com as polícias normais
Subsidiária geral, amistosas ou humanitárias (sem violência)	Assistir populações; resgatar pessoas; participar da defesa civil; contribuir para o desenvolvimento da indústria nacional de defesa; cumprir cerimonial; fazer treinamento; divulgar ações	Cooperar com entidades extra-MB	Emprego colateral de meios obtidos para combate, polícia e ensino
Subsidiária particular (sem violência)	Orientar a Marinha Mercante; prover segurança da navegação; prover ensino profissional; formular políticas relativas ao mar; atuar como Autoridade Marítima	Apoiar a navegação mercante nacional	Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN); Navios hidrográficos, polares e balizadores; Capitânias; Tribunal Marítimo; Escolas de Marinha Mercante
Inteligência (sem ou com violência furtiva)	Obter informações e negá-las ao inimigo	Instruir todas as demais operações	Meios não convencionais

lei e a ordem (GLO), que são as que requerem violência em menor grau (uso de armamento leve), ao passo que as operações amistosas e subsidiárias são as que não requerem violência alguma. Temos ainda que considerar as operações de inteligência, imprescindíveis para instruir todas as outras, que requerem pouca ou nenhuma violência (uso de armas não convencionais, inclusive as cibernéticas).

A tabela acima sumariza o que foi dito e lista as missões (tarefas mais propósitos) objetivas a serem cumpridas em cada tipo de operação. Ela evidencia a grande magnitude das atribuições não propriamente militares (que não requerem ações violentas) da Marinha, mesmo em períodos de paz prolongada, e poderia, em tese, sugerir possíveis caminhos para o planejamento global de obtenção de meios adequados para realizar as operações e para treinar pessoal, bem

como para formular orçamentos, estratégias, táticas e para comandar e controlar as ações.

É oportuno ainda lembrar que a área geográfica de interesse para a Marinha é dada pelas rotas de navegação vitais para o País, do começo ao fim, não importando em que oceano se localizem.

CONCLUSÃO

As breves considerações acima sugerem uma possível classificação das operações navais, mais abrangente que as de Mahan e mais aderente às atribuições legais da Marinha, que poderia eventualmente ser útil na organização, preparo e aplicação do nosso Poder Naval. ■

* Vice-Almirante (Ref^o-EN)



BREVE HISTÓRIA DA LITERATURA NO BRASIL REPUBLICANO

*modernistas e
pós-modernistas*

Esley Rodrigues de Jesus Teixeira*

Além do futurismo europeu que destruiu a obrigatoriedade da padronização dos versos e incutiu diversas mudanças na poesia pré-modernista, o cubismo que começou em 1907 pôs em xeque a realidade e a linearidade do universo. No Brasil, a literatura cubista apresentou-se como uma vertente do ilogismo, do anti-intelectualismo e do humor.

Invariavelmente, a ideologia marxista teve grande influência na desconstrução do mundo e das artes. O início do século testemunhou um franco aumento da atividade tanto de grupos comunistas como de imperialistas. O prelúdio da 1ª Guerra Mundial aflorou estas lutas, com revoluções em vários países da Europa. No Brasil, o tenentismo e a coluna Prestes dariam ensejo à Revolução de 1930.

Após a guerra, o expressionismo pregaria maior liberdade à criação da arte e da literatura, sendo ela um reflexo do interior do artista, que usa uma conjugação da realidade interna e externa para criar sua realidade. O mundo pós-guerra traria a literatura expressionista como um movimento de catarse com relação às perdas socioeconômicas, com um claro combate ao mundo de então, dominado pelo capital e a burguesia do sistema econômico; textos picados,



desorganizados e sem musicalidade ou rimas; e uma linguagem por vezes formada apenas por frases nominais, sem ações.

Veremos neste breve texto como o modernismo e o pós-modernismo adaptaram-se à realidade brasileira, criando um estilo próprio que ligou a poesia à realidade do cidadão brasileiro.

OS MODERNISTAS

Outro movimento que sobressaiu ao fim da 1ª Guerra Mundial foi o dadaísmo, a antiarte que, na literatura, foi refletida pela desordem, desequilíbrio e a escrita automática. Dele derivou o surrealismo, que no Brasil teve representantes de peso como Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Murilo Mendes e Jorge de Lima. Os surrealistas, como os dadaístas, acreditavam em expressar o interior, sem ordem ou ligações lógicas.

O modernismo, portanto, foi uma grande amálgama de todos estes gêneros, simbolizando uma ruptura com o consagrado estilo brasileiro que, desde o Império, criava-se como coisa autóctone. Também é um reflexo da globalização e do pensamento de Monteiro Lobato sobre a subordinação artística brasileira àquela cultivada em solo europeu. No Brasil, dividiu-se em duas fases bem distintas, coincidindo com a evolução política brasileira: a primeira de 1922 (Semana de Arte Moderna e centenário da Independência) até 1930 (Revolução Getulista), e a segunda de 1930 a 1945 (fim do Estado Novo e término da 2ª Guerra Mundial).

A primeira fase foi caracterizada por forte apelo ao retorno à poesia propriamente brasileira, que desse luzes às tradições culturais e que retirasse o estigma de povo inferior e colonizado. Oswald de Andrade lançou o Movimento Pau Brasil (1924), que pregava a produção de literatura baseada na cultura e na história do Brasil. Em oposição a esta visão, surgiu em São Paulo o Movimento Verde Amarelo (1927), capitaneado por expoentes como Menotti del Picchia, Plínio Salgado, Guilherme de Almeida e

Cassiano Ricardo. Um desses, Plínio Salgado, chefe do integralismo, pregava a formação de uma nova cultura, nacionalista, que enaltecesse (e por vezes escondesse) a realidade e a cultura brasileira. A tréplica viria com a criação, por Tarsila do Amaral, Raul Bopp e Oswald de Andrade, do Movimento Antropofágico (1928) que, sem negar a cultura estrangeira como faziam os verde-amarelistas, propunham seu aproveitamento, sem a perda da base cultural e histórica brasileira.

Oswald de Andrade, maior expoente desta época, utilizaria largamente o estilo modernista em suas poesias: linguagem cotidiana e versos cortados e fragmentários. Como principais obras literárias estão *Memórias Sentimentais de João Miramar* (1924) e *Serafim Ponte Grande* (1933). Também atuaria no teatro com *O rei da Vela* (1933) e *A Morta* (1937). Outro grande escritor modernista foi Mário de Andrade, escritor de *Macunaíma* (1928), obra-prima da primeira fase do modernismo brasileiro.



Capa de exemplar do livro *Pau Brasil*, de Oswald de Andrade

Fonte: BBM digital



Mário de Andrade e a capa do primeiro exemplar de sua obra *Macunaíma*

Fonte: BN Digital

Juntam-se a estes Manuel Bandeira, que ajudou na solidificação do modernismo no Brasil, massificando o verso livre, o humor irreverente, a liberdade que destrói e cria literatura. Destacam-se em suas obras *Pasárgada* e *Infância*. Alcântara Machado foi outro expoente do movimento modernista, incluindo o espaço suburbano de São Paulo dentro da poesia brasileira.

A partir de 1930, os escritores modernistas passam a assumir uma postura mais crítica das condições sociais do povo brasileiro. Reflexo dos acontecimentos que ocorriam no mundo (quebra da Bolsa de Nova Iorque e ascensão do nazifascismo e início e fim da 2ª Guerra Mundial) e no Brasil (Intentona Comunista, Estado Novo e combate ao comunismo), a segunda onda modernista exigiu que os artistas e escritores assumissem posições políticas, quebrando um paradigma na vida artística nacional. O engajamento político dos escritores ficou bastante claro nas obras de Jorge Amado e Murilo Mendes. *A Bagaceira* (1928) de José Américo e *O Quinze* (1930) e *João Miguel* (1937) de Rachel de Queiroz (primeira mulher a ser admitida na Academia Brasileira de Letras) chamam atenção pela descrição das agruras da seca e das dificuldades do sertão nordestino.

Rachel teve um momento de bastante atuação política, chegando a ser presa pelo governo Vargas. Escreveu romances de clara matiz ideológica como *Caminho das Pedras* (1937) e *As Três Marias* (1939), em que fez críticas ao regime, incluindo, também, uma análise psicológica dos personagens, dando-lhes cores mais humanas.

O cangaço, o sebastianismo e fanatismo religioso e o coronelismo seriam explorados por Graciliano Ramos em *Vidas Secas* (1938). Érico Veríssimo abordaria o regionalismo gaúcho com *O tempo e o vento*. Assumindo postura alinhada a de Rachel de Queiroz, Graciliano Ramos acabaria preso em 1936 na Ilha Grande, de onde escreveria *Memórias do Cárcere*, obra que aborda a realidade brasileira do período, sobretudo o atraso cultural e político que tem lugar no governo de Getúlio Vargas. José Lins do Rêgo engrossa as fileiras dos grandes escritores desta época, desenhando a sociedade



Rachel de Queiroz e a Casa do Junco no sertão do Ceará, onde escreveu *O Quinze*

Fonte: BN Digital

nordestina, particularmente a vida nos engenhos de açúcar (*Menino de Engenho, Usina*) e no cangaço (*Pedra Seca e Cangaceiros*).

Jorge Amado também faz parte desta profícua leva de escritores modernistas. Ativamente ligado à política, foi, como os demais, preso. Decidiu-se por viver na Argentina e, voltando ao final do Regime Vargas, foi eleito Deputado Federal, mas teve o mandato cassado. Fugiu do País, residindo na França e na União Soviética, voltando em 1952, e em 1959 ingressou na Academia Brasileira de Letras. Jorge Amado foi um grande crítico social, que usou a literatura para denunciar a miséria, o atraso, o racismo e as condições subumanas por que passava boa parte do Brasil interiorano. Dentre suas obras, que já venderam mais de vinte milhões de cópias em 55 países, *Capitães da Areia* (1937) foi a que alcançou maior sucesso e notoriedade.

Nesta fase também é de relevo a figura de Carlos Drummond de Andrade, cuja obra literária de 56 anos é uma ode à cultura brasileira. Passou por distintos períodos, que podem ser definidos como de isolamento (*Alguma Poesia*-1930 e *Brejo das Almas*-1934), social (*Sentimento do Mundo*-1940, *José*-1942 e *Rosa do Povo*-1945), negação (*Claro Enigma*-1951) e memória. Trouxe Drummond o pensamento filosófico, a crítica existencial, a profunda visão de mundo e do lugar do homem como transformador de sua realidade.



**Vinícius
de Moraes**



Cecília Meireles

Por último, mas não menos importante, gestou o modernismo as figuras de Cecília Meireles e Vinícius de Moraes. Cecília publicaria sua primeira obra em 1919, aos dezoito anos de idade (*Espectros*), onde deixava latentes claras mostras do simbolismo e misticismo. A literata não se apegava a críticas políticas e sociais, mantendo o viés íntimo, de natureza analítica da psique humana, provavelmente fruto de suas experiências pessoais (a morte dos pais ainda criança, o

suicídio do marido, a solidão e silêncio que a rodeavam).

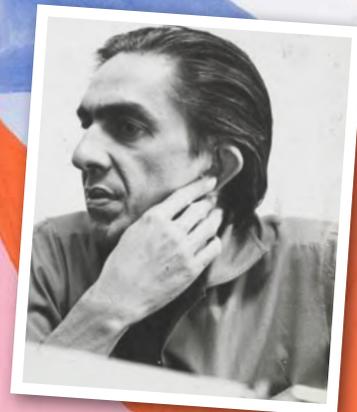
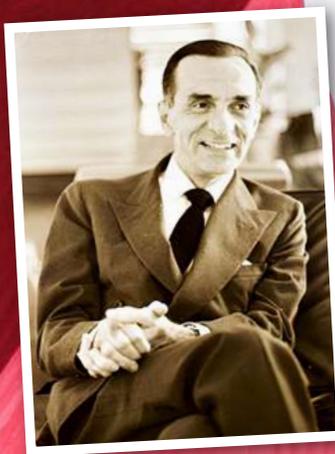
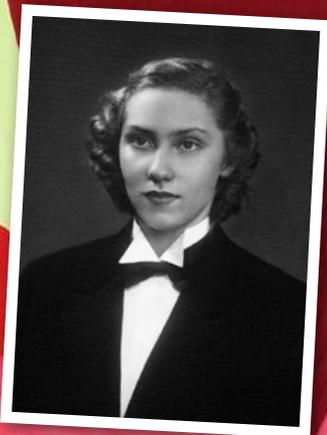
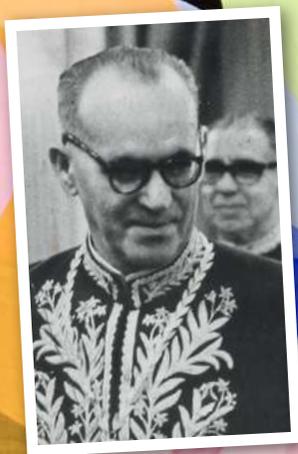
Já Vinícius, oriundo de uma família de intelectuais, também se tornaria um profícuo estudante de Letras, em que se formou em 1929, e Direito, formado em 1933. Ingressou no serviço público (departamento de Censura Cinematográfica) e diplomacia. Interessou-se desde pequeno às obras escritas e musicais, com algumas já compostas aos quinze anos de idade. Toda sua poesia é ligada, como a de Cecília, a um aprofundamento das causas e razões existenciais. Com forte veio religioso, Vinícius de Moraes tem um ponto de inflexão para o materialismo com a publicação, em 1943, de *Cinco Elogios*. Passam a fazer parte de sua obra o erotismo, a linguagem coloquial e a descrição do cotidiano como em *O Operário em construção* e *Garota de Ipanema*.

PÓS-MODERNISTAS

Com o fim do Governo Vargas e as turbulências políticas e sociais por que passou o Brasil entre os anos 1945 e 1990, a literatura pouco avançou para mudança estilística, tornando-se um emaranhado de estilos passados. O que se observa é uma grande preocupação com a busca por uma estética mais apurada, voltando os escritores a cultivar a palavra ao invés da crítica social e do aprofundamento filosófico. João Cabral de Melo Neto se destacaria nesta vertente.

Clarice Lispector publicou seu primeiro romance *Perto do Coração Selvagem* em 1944, aos dezessete anos, introduzindo novas técnicas narrativas, sem levar em conta a linha cronológica, o largo uso de metáforas e antíteses. Também introduziu o fluxo de consciência, um estilo que, ao invés de seguir a cartilha modernista de análise psicológica dos personagens, abre a mente do protagonista para o perene aprendido. Também deu luz ao processo epifânico, os eventos que desencadeiam grandes sugestões na narrativa como um encontro, uma paisagem ou um choro. Apesar de apresentar uma obra com análises universais e fugir de regionalismo, Clarice publica em 1977 *A Hora da Estrela*, romance que aborda a vida de uma migrante nordestina no Rio de Janeiro.

Outro nome desta fase de nossa literatura é Guimarães Rosa, cujo veio literário utilizou na ressurreição do regionalismo, adotando uma nova característica: a musicalidade e idiosincrasia sintática da região abordada na obra. Apesar de regionalista, as obras roseanas permitem



Os pós-modernistas Guimarães Rosa, Clarice Lispector, João Cabral de Melo Neto e Ferreira Gullar

ao leitor ver-se como regional, independentemente de onde esteja, transformando o regional em universal. A riqueza vocabular de Guimarães Rosa abre o entendimento do brasileiro (e do cidadão global) para a riqueza da língua portuguesa, dadas as vicissitudes de cada região.

João Cabral de Melo Neto também se junta aos escritores desta época, e, como os demais, procura atingir a perfeição na linguagem. Além disso, avultam os apontamentos da realidade do povo nordestino e suburbano. Foi o primeiro a dotar a poesia de uma forma mais concreta, fruto de estudos e de dedicação à forma e ao conteúdo, que devem revelar-se mutuamente. Seguindo o exemplo de João Cabral de Melo Neto, o movimento concretista apregoa a necessidade de se ter poesias “sem a necessidade de haver poetas”, ou seja, a poesia é algo que independe do que há no interior e no exterior do escritor. Utiliza-se para isso uma miríade de ferramentas como construções com o texto, aliterações, recursos sonoros e diferentes tamanhos e formas/fontes para os caracteres da obra. Daí surgiria o neoconcretismo, vertente que tende a exacerbar a utilização de diversos recursos na construção dos escritos.

O concretismo teria um refluxo nas obras de Ferreira Gullar, que retomou a tradição dos círculos literários das críticas e apontamentos a temas de interesse da população como a Guerra Fria, a Guerra nas Estrelas, a corrida armamentista e nuclear. A partir de 1964, durante o Regime Militar, Ferreira Gullar teria uma ativa vida de críticas ao governo, forçando-se o exílio em Buenos Aires, de onde escreveria seus textos contra o Regime.

Nas décadas de 1970-1980, vigorou no Brasil um estilo espontâneo de literatura, que não ob-

servava sinais de zelo estético ou análises profundas do panorama sócio-político nacional ou internacional. Não houve, como nos anos passados, a formação de um movimento linguístico próprio.

CONCLUSÃO

Atualmente, uma gama de escritores e poetas atestam a ainda viva produção literária brasileira. Muitos utilizando-se da musicalidade, e alguns poucos no esforço de ressuscitar a herança de Assis, Drummond e Rosa. Hoje o tema abordado pelos literatos está muito mais voltado à existência cotidiana e à realidade social brasileira.

Neste sentido, a crônica assume um papel muito importante, caindo no gosto do grande público e com representantes de renome como Jô Soares, Luís Fernando Veríssimo e Walcyr Carrasco. A novelização das crônicas e a grande capilaridade dos meios televisivos permitiu forte popularização deste gênero literário. A poesia ganhou grande impulso com a disseminação de músicas, sendo muitos dos poetas hoje ativos músicos também, como o acadêmico Gilberto Gil.

Mesmo assim, o aumento da verticalização da literatura por parte dos meios de comunicação não necessariamente reflete a maior capilarização da literatura na sociedade brasileira. Tudo indica que as dificuldades sociais, a crítica política e mudanças econômicas continuarão a ser abordadas pelos escritores do século 21, bem como o engajamento social de suas obras, o que é esperado em um país que preza pela liberdade de expressão e ideais democráticos. ■

* Capitão de Corveta (FN), integrante do Círculo Literário do Clube Naval

O RETORNO DO "REI DOS MARES" À TERRA DO SOL NASCENTE

William Carmo Cesar*

DE PEARL HARBOR AO HARUMI PIER

Na manhã de 11 de junho de 1968, a bordo do Navio-Escola "Custódio de Mello" (U-26), como de costume, foi lida a Ordem do Dia alusiva à Batalha Naval do Riachuelo e efetuada entregas de medalhas, com a tripulação concentrada a ré, como manda a tradição na Marinha do Brasil (MB).

Aquela fora uma terça-feira singular, além de bastante movimentada desde o quarto d'alva, quando o navio se deslocou do porto de Honolulu para Pearl Harbor. Afinal, comemorar a Data Magna da Marinha naquela histórica base naval norte-americana, alvo do famoso ataque aeronaval japonês da manhã de 7 de dezembro



Chegada a Tóquio em 24 de junho de 1968

de 1941 que levou à entrada dos Estados Unidos na 2ª Guerra Mundial, constituiu-se em um acontecimento marcante para nós, Guardas-Marinha (GM), e certamente para os demais tripulantes do nosso Navio-Escola (NE).

À noite, por volta das 23h, o U-26 suspendeu para mais uma longa travessia, de 3.350 milhas náuticas, com destino a Tóquio, do outro lado do grande Oceano Pacífico. No Japão teríamos a oportunidade de conhecer o outro protagonista daquele evento bélico ocorrido no Havaí, há quase três décadas, como bem aprendemos em Villegagnon, no 4º ano da Escola Naval, nas aulas da então História Militar Naval do Comandante Mário Barreto.



NTr1 "Custódio de Mello"

Pass transportation Tokyo - 1968

Após treze dias de mar, alcançamos a costa de Honshu, a principal e maior ilha do arquipélago nipônico, e demandamos a Baía de Tóquio na manhã do dia 24 de junho, ainda sob o intenso nevoeiro que nos acompanhou durante a metade final da longa singradura.

Por volta das 9h30, uma lancha trouxe para



bordo o nosso Adido Naval acompanhado por um Capitão de Fragata da Marinha japonesa, enquanto uma pequena flotilha de contratorpedeiros da Marinha Imperial desfilava diante do “Custódio de Mello”. Cerca de 11h, embarcou o prático, um simpático e falante senhor, de terno e chapéu de fibra

trançada, portando seu pequeno transmissor portátil que, após as apresentações e informações de praxe no passadiço, deu início às manobras para conduzir o NE até o Harumi Pier, local de nossa atracação.

CHEGADA FESTIVA E UMA ESTADIA REPLETA DE EVENTOS

No cais, uma multidão nos aguardava, com uma banda militar naval executando o Cisne Branco, em uma recepção digna para o ex-NTr1 “Custódio de Mello” que retornava ao Japão, onde teve sua quilha batida, em dezembro de 1953, no Estaleiro Ishikawajima Heavy Industries Co. Ltd. Assim foi a chegada do saudoso U-26 ao País do Sol Nascente em junho de 1968, treze anos e meio após ter dali suspenso, novinho em folha, com destino ao Brasil para ser incorporado à nossa Esquadra.

Mas a nossa estadia de oito dias na antiga Edo foi plena de eventos para os Guardas-Marinha, repleta de visitas, cerimônias e recepções oficiais, desde a tarde da chegada.

Como costume dizer, a Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (VIGM) é fundamental para consolidar a formação do Oficial de Marinha, com a prática de atividades marinheiras, o treinamento da navegação, a condução de serviços a bordo, o exercício da liderança, bem como o aprendizado de relações internacionais e do saber histórico no exterior. Não é, portanto, essencialmente para a atividade turística, como imaginam, mas como tarefa extracurricular, de entretenimento e também de experiência de vida, o turismo será sempre bem-vindo, especialmente em roteiros exóticos como foi o de nossa circum-navegação, e de veras oportuno...

UMA CERIMÔNIA SINGULAR E PERTINENTE VISITA

No dia seguinte à chegada, participamos de uma cerimônia interessante, para nós singular, no Yasukuni Shrine, um santuário xintoísta.



Local de atracação do NE no Harumi Pier, em Tóquio (junho de 1968)



Panfleto e visita de GM ao Navio-Museu HIMS "MIKASA" (1968) - Capitânia de Togo - Yokosuka



Na chegada ao templo, o Comandante do NE, Capitão de Mar e Guerra Hedno Vianna Chamoun, acompanhado por oficiais, foi recebido pelo Grande Sacerdote, quando houve a tradicional troca de presentes e foi servido um chá. Logo após, passaram pela Fonte de Purificação onde, seguindo o ritual xintoísta, foram “purificados” antes de serem conduzidos ao pátio interno defronte ao Grande Santuário.

Nós, Guardas-Marinha, entramos pelo portão principal, junto com um Destacamento de Praças e uma Banda de Música, em formatura. Após a “purificação” por Sacerdotes com vestimentas exóticas, fomos também levados ao pátio interno. Neste local, com todo o dispositivo do cerimonial formado, o nosso Comandante depositou junto ao santuário uma coroa de flores, conduzida por dois praças de bordo.

Após a cerimônia, acompanhados por guias, tivemos a oportunidade de visitar o Museu de Guerra Yushukan. Logo na entrada, partes de um torpedo-humano (*Kaiten*) e, no interior, fotos, vestimentas, armaduras, armas e pertences dos heróis de guerra. Em uma das salas havia uma foto do Almirante Isoroku Yamamoto, o grande Comandante da Esquadra Combinada japonesa na 2ª Guerra Mundial e, ao lado, uma das pás do hélice da aeronave na qual ele morreu, abatido por caças norte-americanos.

Vale registrar que visitamos todas aquelas dependências do Templo e do Museu fardados, trajando o nosso clássico e elegante uniforme branco externo e meias, excepcionalmente sem os sapatos, deixados em escaninhos na entrada, como manda o ritual e a tradição japonesa.

UMA JORNADA MEMORÁVEL

O dia 28 de junho, uma sexta-feira, foi também atípico em nossa passagem pelo Japão, longo e quase epopeico, digno de ser narrado. Tudo começou às 5h30 da manhã, a bordo do “Custódio”, quando tocou alvorada para os GM. Às sete, já estávamos nos ônibus, de uniforme branco, a caminho do distante aeroporto Haneda da capital japonesa.

Não havia teto quando chegamos, mas mesmo assim embarcamos nas aeronaves da Marinha Imperial que nos levariam até a província de Hiroshima, ao sul de Honshu, dois turboélices YS-11 Samurai que conhecíamos de vista do vizinho Santos Dumont, pertencentes às saudosas Cruzeiro e VASP.

O céu estava longe de ser de brigadeiro e, durante todo o voo, nada se enxergava pelas janelas da aeronave, a não ser volumosas nuvens negras e pesadas. Duas horas depois de muita

turbulência e desconfortáveis vácuos, sobrevoávamos a Base Aérea de Iwakuni, na Baía de Hiroshima, com os pilotos tentando teto para pousar, o que acabou sendo feito, com sucesso, por instrumentos.

Na base aérea, novos ônibus nos levaram até um pequeno cais, onde embarcamos, debaixo de chuva, em embarcações de desembarque, do tipo das nossas EDVP, que nos conduziram até os contratorpedeiros da Marinha Imperial, parecidos e talvez menores que os nossos antigos Classe A.

Foi uma curta navegação através da Baía de Hiroshima, de cerca de uma hora e meia, até Etajima, onde está localizada a Academia Naval Imperial. A enseada nos lembrou muito a nossa Batista das Neves e a ponte de atracação, onde os cadetes nos aguardavam, também nos trouxe gratas recordações da ponte do nosso Velho Barco de pedra, em Angra dos Reis.

Na Academia, cada um de nós foi ciceroneado por um aluno, que nos acompanhou por toda a visita. Fomos direto ao refeitório, para o almoço, após o que nos levaram ao Museu Naval. Percorremos alguns de seus salões, dedicados aos almirantes japoneses, como Ito, Togo, Yamamoto, Nagumo e às suas atuações nas guerras e batalhas navais que conhecemos.

Mas, o que nos chamou a atenção foi a visita às salas de exposições dedicadas aos *Kamikases*, os milhares de pilotos e centenas de torpedistas-humanos que morreram voluntariamente lançando suas aeronaves e torpedos tripulados *Kaiten* sobre os navios inimigos. No acervo, apresentado com sagrada reverência pelos alunos, muitas fotos, objetos pessoais, cartas e bilhetes de despedidas, na maioria dos quais se limitavam a dizer:

*“A meus pais, irmão, tios, primos
e amigos, Adeus!”*

Por último, fomos conhecer algumas instalações da Escola, como salas de aula, cantina e o salão nobre onde são realizadas as cerimônias, premiações e formaturas.

No caminho de volta ao cais, pudemos observar algumas peças de artilharia que pertenceram ao Encouraçado “Nagato”.

No retorno aos destróieres, à medida que a lancha ia se afastando do cais, alunos e oficiais em formatura acenavam com os bonés à moda japonesa, girando-os em círculos ao alto com as mãos, em gestos de adeus!

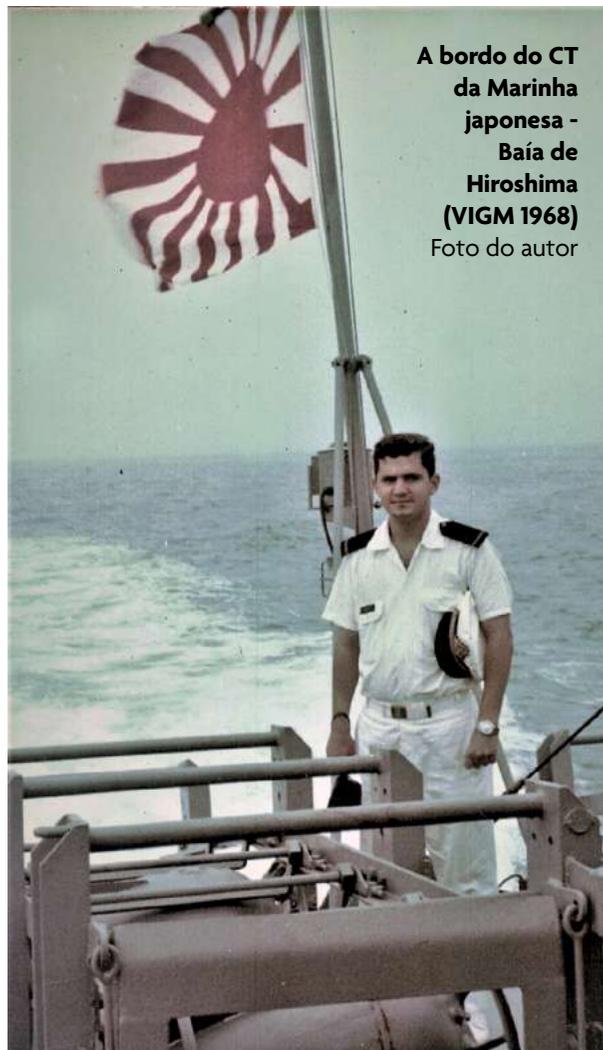
Percorremos, no regresso a Tóquio, todas

aquelas etapas da viagem de ida, da navegação nos destróieres ao voo nos YS-11, desta vez passando à vista de Hiroshima. No sobrevoado da capital, apesar da chuva, pudemos apreciar o espetáculo multicolorido da iluminação noturna da grande metrópole, uma mostra do desenvolvimento da eletrônica japonesa.

Chegamos a Harumi exaustos, mas a meu juízo, tudo valeu a pena!

O EX-NTR1 SE DESPEDE DO PAÍS DO SOL NASCENTE

No dia 1º de julho de 1968, às 15h40, foi tocado Postos de Suspende no NE “Custódio de Mello”. No cais, uma multidão se somava à banda japonesa para nos prestar as últimas homenagens. Emocionado, o divertido japonês que coordenou os transportes em todas as nossas atividades e representações, e sempre ia à frente com seu carro parando o trânsito quando necessário para a nossa passagem, apelidado afe-



**A bordo do CT
da Marinha
japonesa -
Baía de
Hiroshima
(VIGM 1968)
Foto do autor**

tivamente pelos GM de “Alegria Alegria”, chorava emocionado com a despedida. Finalmente, o navio largou suas últimas espias e suspendeu com destino ao porto seguinte, Manila, nas Filipinas.

A inclusão do distante Japão no roteiro de nossa Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, uma memorável circum-navegação, foi uma dádiva e a visita a Tóquio, ainda que a programação tenha sido um tanto sobrecarregada, não deixou de ser positiva e interessante.

Mas o País do Sol Nascente vai muito além da antiga Edo dos tempos do Xogunato Tokugawa, rebatizada Tóquio e transformada em capital em 1868, por ocasião da Restauração Meiji, cujo centenário, por uma feliz coincidência, ocorreu no ano da visita do nosso NE à cidade.

O Japão é um magnífico e organizado país, de fortes tradições e costumes orientais, com uma história milenar e complexa, belezas naturais diversas e exóticas construções, como se pode observar nos charmosos jardins e na maravilhosa arquitetura dos palácios, templos e santuários e nos elegantes Torii, os portais xintoístas, mas também moderno, atualizado e tecnologicamente superdesenvolvido.

Uma pena não termos tido mais tempo livre, que nos permitisse visitar suas fascinantes e célebres cidades históricas, como Nikko, Nara, Kyoto ou Hiroshima e Nagasaki, viajando no seu moderno e veloz trem-bala.

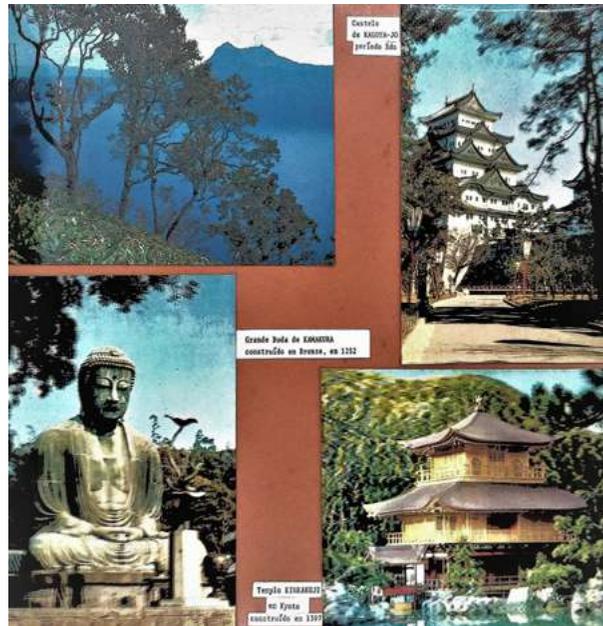
Fica para uma próxima viagem. Quem sabe...



Ainda era época de cartas - álbum do autor (VIGM 1968)

POST SCRIPTUM

Ao ensejo, como integrante da Praça d'Armas do “Custódio de Mello”, de dezembro de 1975 a março de 1978, quando fui Encarregado de Comunicações de PWJP além de Instrutor



Postais do Japão - álbum do autor (VIGM 1968)

de Guardas-Marinha em duas viagens (1976 e 1977), julgo oportuno trazer de volta à memória os derradeiros e relevantes eventos relacionados ao saudoso navio que, em dezembro de 2023, estaria completando setenta anos de batimento de quilha no Japão.

O U-26 realizou sua última VIGM em 1986, tendo sido, no ano seguinte, substituído pelo U-27 NE “Brasil”, nosso atual navio-escola. Designado novamente navio-transporte, com indicativo de costado G-20, o velho “Custódio” operou ainda por cerca de quinze anos na MB, até 2002, ano em que foi realizada, no dia 8 de outubro, sua Mostra de Desarmamento, com o navio atracado no cais da Base Naval do Rio de Janeiro, baixa que completou duas décadas em 2022.

Parabéns, U-26, pelos 48 anos de bons serviços prestados à nossa Esquadra, hoje bicentenária!

Bravo Zulu, “Rei dos Mares”, pelas vinte e oito VIGM bem conduzidas! ■

REFERÊNCIAS

- CESAR, William Carmo. “O NE Custódio de Mello e sua X Viagem de Instrução”. In: Revista Marítima Brasileira, Abr/Jun 1987, SDGM.
- . _____. A Terra é Azul e Redonda. De Magalhães a Gagarin uma história das circum-navegações. Rio de Janeiro: SDM, 2020.
- . _____. Álbum e Diário da Viagem de Circum-navegação de 1968 (não editados).

* Capitão de Mar e Guerra (Refº)



COLÉGIO NAVAL: O INÍCIO DE UMA EPOPEIA

70 anos da Turma José Humberto de Farias - CN 53 e EN 55

Basilio V. Dagnino*

1952

Muitos de nós talvez não tivessem certeza se tinham escolhido a profissão certa. Alguns dizem que foi o anúncio na revista *O Cruzeiro*, com aquele lindo veleiro singrando os mares, com a promessa em destaque, algo como "Entre na Marinha e conheça o mundo!"

1953

Já a viagem no Contratorpedeiro pode ter esmorecido o entusiasmo de muitos. Com longas horas na derrota (no bom sentido!) do Rio até Angra, o navio jogando com aquele cheiro de óleo vindo da praça de máquinas misturado com o odor da cozinha, fizeram tremer muitos dos quase futuros marinheiros. A mareada foi certamente a primeira de muitas para muitos, antes da invenção da providencial Dramamina.

Era o tempo do requerimento usando papel almaço (alguém se lembra?), e se alguém tivesse trazido uma grossa, teria distribuído quase todas as folhas.

Enfim chegamos a Angra. A primeira formatura foi no cais do porto, a turma usando os trajes dos mais variados, alguns até de paletó e gravata.

Depois veio a longa caminhada, começando uma subida pela antiga estrada, carregando aquelas pesadas malas do enxoval requerido.

A chegada na Enseada Batista das Neves e a visão do lindo prédio do Colégio Naval foi a recompensa de tanto esforço em cursos preparatórios, provas de admissão, exames médicos e da viagem. A torre do relógio, o campo de esportes sem a piscina de hoje (a aula de natação era em mar aberto), o ginásio com o cinema, missa aos domingos e até um show do teatro de revistas.

A cantina, os alojamentos, as rotundas (o banho sem água quente no inverno era duro), as salas de aula, o refeitório, o pátio interno, o Grêmio Literário e biblioteca, enfim, são muitas as recordações.





A rotina diária se iniciava com alvorada às 6 da manhã (5h30 no verão, com ginástica matutina), café da manhã, aulas, almoço, mais aulas, recreação, estudo e silêncio, muitos anunciados pelo corneteiro no fonoclama. E a ordem unida não podia faltar.

A recepção calorosa do comandante, oficiais e veteranos e o início da rotina de identificação, distribuição de uniformes (o sargento dizia: “se estiver grande encolhe, se for pequeno estica na lavagem”), recebimento de informações sobre a rotina, até que o dia a dia da ginástica matutina, das aulas e do estudo, do rancho etc. foi entrando no automático.

Fato marcante foi a viagem no “Guanabara”, verdadeiro batismo dos futuros oficiais. As lembranças são muitas, a começar pelo serviço no cesto de gávea, subindo aquelas ameaçadoras enxárcias, para nós todos uma novidade qual se fosse um desafio, e sem Equipamento de Proteção Individual (EPI)! Lá do alto a vertical era a impressionante visão do mar, com a banda típica de um veleiro. A manobra das vergas para orientar as velas na direção do vento e no leme era no braço, o banho era de água salgada, a lona e areia no convés de madeira é uma tradição, enfim tudo era novo para os marinheiros de primeira viagem.



Certamente não nos arrependemos. Com a rígida formação militar e a orientação dos oficiais, a qualidade da educação propiciada pelos excelentes mestres (muitas vezes referidos pelos seus ditos curiosos ou espirituosos, sotaque ou técnicas de ensino diferenciadas, simpatia e empatia com a turma etc.), a camaradagem e o companheirismo, a Turma José Humberto de Farias superou todos os obstáculos, e aqui estamos. Pena que algumas baixas sentidas aconteceram ao longo dessas dezenas de anos, fatos da vida que não podemos contrariar.

As patescarias nas ilhas da linda Baía de Angra nos pesados escaleres, as “farmácias” trazidas pelos familiares via “Pássaro Marrom” logo apreendidas pelos veteranos, o filé com fritas do Teófilo dos fins de semana, os trotes por vezes engraçados, os sempre ansiados licenciamentos para o Rio, papeletas e até bailéu para alguns, enfim são todas excelentes recordações.

1955

A Turma recebeu novos amigos que foram aprovados para admissão na Escola Naval, certamente num concurso muito mais pesado do que o prestado ao Colégio Naval. A integração foi rápida, e não existe diferença entre os veteranos e os novíços; que ótimo!

Viva a Marinha, viva a Turma José Humberto de Farias! Sustentamos o fogo e a vitória foi sempre nossa. Bravo Zulu aos amigos e colegas presentes e ausentes às comemorações dos 70 anos de Marinha, e lembranças de todos para os que nos deixaram. ■

Datas exatas da Turma JHF

- Embarque da maioria da turma cerca de 7h30, Cais da Bandeira do então 1º DN (Farias e outros “laranjeiras” chegaram a Angra dos Reis vindo de seus estados de origem).
- Chegada da Turma ao Colégio Naval, cerca de 14h30.
- Praça Especial de Aluno do Colégio Naval (14/4/1953).
- Praça de Aspirante (14/3/1955).
- Solene Juramento à Bandeira, às 10h (5/5/1955).

* Capitão de Fragata (Refº)

DIA DA MARINHA É CELEBRADO EM TODO O PAÍS

Centro de Comunicação Social da Marinha

De forma a simplificar e otimizar a divulgação do aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, data de maior magnitude da Marinha do Brasil (MB), junto à sociedade brasileira, a partir deste ano, adotou-se uma nova abordagem em relação aos produtos de comunicação, especialmente aqueles voltados ao público externo, alusivos ao 11 de junho, utilizando-se a expressão “Dia da Marinha”.

Associado aos feitos heróicos de Riachuelo, o “Dia da Marinha” é um convite para que todos os brasileiros voltem o olhar para a história naval brasileira, as tradições navais e os valores da MB.

Segundo o Professor Doutor em História Naval, Capitão de Mar e Guerra (Ref^o) Francisco Eduardo Alves de Almeida, “a Marinha não poderia adotar melhor iniciativa para exaltar os atos de heroísmo daqueles que, há 158 anos, lutaram em Riachuelo, do que transformar a data da Batalha no dia da própria Instituição”.

Nesse contexto, para celebrar a data, foram realizadas diversas programações em todo o Brasil, com ações voltadas ao público, durante o mês de junho, como desfile naval e aeronaval, visitação a navios, eventos esportivos e apresentações das bandas de música do Corpo de Fuzileiros Navais.

PARADA NAVAL E AERONAVAL: Como parte das comemorações, houve uma parada naval e aeronaval que percorreu toda a orla do Rio de Janeiro. Quem estava na região pôde ver doze navios e oito aeronaves. As pessoas ficaram surpreendidas ao assistirem ao desfile, como foi o caso do aposentado Paulo Abranches, que estava com a esposa, na Praia de Copacabana. “Fiquei muito surpreso com essa parada magnífica. Parabéns especial à Marinha!”.

VISITAÇÃO PÚBLICA A NAVIOS: No período de 9 a 13 de junho, o público pôde visitar o Navio-Veleiro “Cisne Branco”, atracado no Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro. Dentre os milhares de visitantes, estava Tatiane Moreira, que levou a filha Letícia Moreira, de 15 anos, para conhecer o navio. “O sonho da Letícia é ser marinheira. Hoje, eu a trouxe aqui para sentir um pouquinho da emoção disso tudo”, revelou a mãe. Assim como no Rio de Janeiro, houve visitações a navios atracados em outras regiões do País.



Parada naval na orla do Rio de Janeiro

Bandas do Corpo de Fuzileiros Navais e exposição de blindados

APRESENTAÇÕES DO CORPO DE FUZILEIROS

NAVAIS: Na tarde de 9 de junho, quem passou pela Praça Mauá, na capital fluminense, assistiu a uma apresentação da Banda de Música do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio de Janeiro.

No dia 11 de junho, aconteceram três eventos do Corpo de Fuzileiros Navais: uma exposição de veículos blindados, que contou com onze viaturas militares e um carro de combate e uma apresentação da Banda Marcial e da Banda de Música, ambas na Praia de Copacabana; e outra apresentação das bandas, durante a abertura do jogo Flamengo x Grêmio, pelo Campeonato Brasileiro, no Maracanã. Antes da partida, militares entraram com uma faixa alusiva à data: “11 de Junho - Dia da Marinha”. Participaram do evento trinta crianças do Programa Forças no Esporte, do Ministério da Defesa.

A tradicional Parada Após o Pôr do Sol, do Corpo de Fuzileiros Navais, na Fortaleza de São José da Ilha das Cobras, também homenageou o Dia da Marinha.

CERIMÔNIAS MILITARES: A Força também realizou cerimônias militares em todo o País, em alusão ao Dia da Marinha. Nos eventos, personalidades civis, militares e instituições receberam a medalha da Ordem do Mérito Naval. Nas cerimônias, foram içados os célebres sinais de Barroso: “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”; e “Sustentar o fogo, que a vitória é nossa”, que incentivaram, naquele 11 de junho de 1865, a bravura de aguerridos marinheiros e fuzileiros navais. Lembrar esse decisivo e vitorioso episódio da Batalha Naval do Riachuelo é uma oportunidade de reavivar os exemplos de heroísmo e patriotismo, alicerces perenes da Marinha do Brasil. Viva a Marinha! ■



11 DE JUNHO

**DIA DA
MARINHA
DO BRASIL**

**158 ANOS DA BATALHA
NAVAL DO RIACHUELO**

52º SALÃO DE BELAS ARTES DO CLUBE NAVAL

Excepcionalmente, em parceria com a Confederação de Felinos do Brasil, na modalidade PINTURA, haverá a Categoria Especial sobre FELINOS.



Inscrição com entrega
das obras

17 a 28 de julho



Clube Naval

Everaldo Silva