



Revista de

Villegagnon



ISSN 1981-3589

Revista Acadêmica da Escola Naval

Ano VII Número 7 – 2012







Caro Leitor,



Desde 2006, a nossa revista tem incentivado a produção intelectual do corpo docente e discente da Escola Naval. O cuidado e o esmero na sua elaboração têm contribuído para assegurar a qualidade de sua essência.

A 7ª edição consecutiva mantém o mesmo padrão de excelência das edições anteriores, sempre com a nobre missão de divulgar temas relevantes para a formação dos “Sentinelas dos Mares”.

Os artigos da presente edição acompanham a diversidade de temas abordados por Aspirantes, Docentes e Oficiais, que ampliarão os nossos horizontes de conhecimentos acadêmicos e profissionais.

Esperamos que a leitura deste número se transforme em prazerosa e proveitosa navegação pelo oceano intelectual e cultural de Villegagnon!

Esta edição apresenta seu Suplemento com os artigos produzidos no IV Encontro Pedagógico de Ensino Superior Militar (EPESM), realizado na Escola Naval no período de 2 a 6 de setembro de 2012.

Agradeço a todos que contribuíram para o sucesso desta publicação, cuja versão *on-line* está disponível no site da Escola Naval (www.en.mar.mil.br).

Boa leitura.



Antonio Carlos Soares Guerreiro
Contra-Almirante
Comandante



SUMÁRIO

A história militar na formação dos Oficiais de Marinha.....	3
30 Anos de Operantar.....	13
Os limites do texto	20
Intercâmbio na United States Naval Academy (USNA)	23
Treinando Oficiais para a missão de líderes educadores em Villegagnon: o relato de uma experiência.....	28
Defesa e diplomacia – o Brasil e as missões de paz da ONU	35
Cruzador: uma navis rara.....	42
O clima organizacional no meio militar-naval	50
“No princípio era o mar”: as marcas d’água no fazer literário	54
O caso “Costa Concordia”	60
A história do canhão misterioso	66
Aspirantes na Academia Naval de Dalian	70
Liderança – verdades reveladas.....	75
Habsburgos: a mais particular das dinastias	81
Fernão de Oliveira: homem do mar e das letras.....	92
Viagem à Antártica	98
Professora civil na Aspirantex 2012.....	102
Submarino Nuclear: poder de dissuasão no mar	106
A competição esportiva Colégio Naval versus Escola Naval: fator de integração de jovens à carreira Naval.....	114
Encontro de futuros Oficiais Intendentes	118
O papel da interação professor-aluno no desenvolvimento da autonomia do aprendiz na educação a distância.....	122
Operação Dínamo: como o Poder Marítimo salvou a Grã-Bretanha na Segunda Guerra Mundial	128
Notícias de Villegagnon	132



*Nossa Capa:
Foto aérea da Escola Naval,
apresentando o Pátio Saldanha,
o pórtico do túnel da Fortaleza de
Nossa Senhora da Conceição de
Villegagnon construído em 1775.*



REVISTA DE VILLEGAGNON
ANO VII – NÚMERO 7 – 2012
ISSN 1981-3589

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

Comandante

C. Alte Antonio Carlos Soares Guerreiro

Superintendente de Ensino

C. Alte (RM1) Dilermando Ribeiro Lima

Editor

CMG (RM1) Ricardo Tavares Verdolin

Conselho Editorial

CMG (RM1) Pedro G. dos Santos Filho
CMG (RM1-EN) João Batista L. Vieira
Prof. Lourival José Passos Moreira
Profª. Drª. Ana Paula Araujo Silva

Revisão:

CMG (RM1) Pedro G. dos Santos Filho
Profª. Drª. Ana Paula Araujo Silva

Diagramação e Arte final:

Simone Oliveira
(si.design31@gmail.com)

Impressão:

WalPrint Gráfica e Editora

Agradecimentos:

Ao CC Seda, 1º TEN (T) Dela Fonte,
Profª. Marcia Malta, Aspirante Thiele,
FC Baeta e Fotógrafo De Vito.

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

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

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

A HISTÓRIA MILITAR NA FORMAÇÃO DOS OFICIAIS DE MARINHA

“..... la historia, ... , depósito de las acciones, testigo de lo pasado, ejemplo y aviso de lo presente, advertencia de lo por venir.”

Miguel de Cervantes

“A História sempre foi, em todos os tempos, a maior fonte de ensinamentos de que dispõe a Humanidade.”

Vice-Almirante João do Prado Maia (1961)

Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu

A apresentação a seguir traduz a nossa visão quanto aos objetivos que se busca alcançar com o ensino da disciplina História Naval nos cursos de formação de Oficiais de Marinha, em particular, os graduados na Escola Naval (EN).

Neste trabalho, a expressão “História Militar” abrange os ambientes naval, terrestre e aeroespacial, que são interdependentes. A expressão “História Naval”, portanto, será tratada como uma componente da História Militar.

Antes de prosseguirmos, vale destacar que o Estatuto dos Militares¹ estabelece, em seu artigo 27:

Art. 27. São manifestações essenciais do valor militar:

I - o patriotismo, traduzido pela vontade inabalável de cumprir o dever militar e pelo solene juramento de fidelidade à Pátria até com o sacrifício da própria vida;

II - o civismo e o culto das tradições históricas;

III - a fé na missão elevada das Forças Armadas;

IV - o espírito de corpo, orgulho do militar pela organização onde serve;

V - o amor à profissão das armas e o entusiasmo com que é exercida;

VI - o aprimoramento técnico-profissional.

Em nossa avaliação, os conhecimentos adquiridos no ensino da História Militar são essenciais para a moldagem desses atributos.

Mais especificamente, a Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA)² – documento orientador das tradições e procedimentos marinheiros, sucessivamente aperfeiçoado, e cujas origens remontam a cerca de setecentos anos³ – estabelece, em seu artigo 6-1-15:

Art. 6-1-15. São qualidades desejáveis do Oficial de Estado-Maior:

² Decreto no 95.480, de 13 de dezembro de 1987, alterado pelos Decretos no 937, de 23 de setembro de 1993, e no 1.750, de 19 de dezembro de 1995.

³ A forma mais antiga das “Ordenanças” encontrada são “*Ordinationes Ripariae*”, elaboradas pelos dirigentes marítimos de Barcelona e confirmadas por Jaime I (Rei de Aragão), em 1258, tratando do armamento que deveriam levar os marinheiros embarcados em suas navios. Pouco depois, surgiu o código de “*Las Siete Partidas*” (1265), de Afonso X, o Sábio (Rei de Leão e Castela), que regulou como se deveria reger uma Marinha constituída essencialmente de navios de guerra.

Mesmo após a Restauração Portuguesa, tal legislação quase sempre foi observada pela Armada lusitana até quase o século XIX. De grande influência em nossa Marinha, foi, também, o documento “*The King’s Regulations and Admiralty Instructions for the Government of Her Majesty’s Naval Service*” (as Ordenanças britânicas). Suas origens remontam, da mesma forma que as do Reino de Aragão, aos usos e costumes navais do Mediterrâneo, possivelmente os estabelecidos nas Leis de Rodes (800 AC), preservadas pelas compilações romanas sob a designação “*Lex Rhodia*”.

Em Portugal, do qual nos ficaram as leis, usos e costumes navais, só muito tarde o vocábulo ordenança foi utilizado para a legislação naval. Excetuando o período filipino, quando as “ordenanzas” espanholas nortearam a atuação das armadas comuns, foi notória a preferência lusa pela palavra “*regimento*” para denominar procedimentos gerais. (OGSA, Título X – HISTÓRICO).

¹ Lei n° 6.880, de 9 de dezembro de 1980.

- a) dominar intelectualmente sua área de atividade e sobre ela exercer domínio profissional;
- b) ter conhecimento das novidades técnicas que o progresso introduz na prática, tanto nas armas em si, como no seu emprego;
- c) ter conhecimentos estratégicos e táticos;
- d) ter conhecimentos de história militar e naval; e
- e) ter a habilidade para o trabalho em grupo, a consciência de que a assessoria se destina à decisão do Chefe e de que uma vez esta assumida, deve empenhar-se totalmente no seu cumprimento.

Verifica-se que a Ordenança, especificamente, estabelece que dispor dos conhecimentos de História Militar e Naval é uma qualidade de um Oficial de Estado-Maior. Mas, do mesmo modo que ocorre em relação ao artigo 27 do Estatuto dos Militares, conclui-se que os conhecimentos adquiridos no ensino da História Militar são essenciais para a moldagem das demais qualidades elencadas.

Coerentemente com o Estatuto e a Ordenança, o Currículo da Escola Naval estabelece o perfil dos Oficiais de Marinha ali graduados, bem como aponta os atributos, competências e habilidades que devem apresentar (grifos do autor):

Ao longo de 5 anos ⁴, o Aspirante da Escola Naval será preparado para, a partir do condicionamento moral, militar e psicológico, exercer as funções inerentes aos postos de Segundo-Tenente e Primeiro-Tenente e ser capaz de desenvolver-se para exercer as funções de comando e direção inerentes aos demais postos da carreira.

(.....)
.....)

Como síntese das qualificações desejáveis ao Oficial Subalterno verifica-se que a este são cometidas responsabilidades por atividades operacionais e técnico-administrativas, sendo que dele se es-

pera o exercício eficiente da liderança na condução e supervisão de tarefas de subordinados. Deverá possuir, ainda, uma sólida formação acadêmica que assegure, ao longo da carreira, sua capacidade de perseguir o contínuo aperfeiçoamento profissional, sujeito, cada vez mais, a transformações velozes e sofisticadas.

Adicionalmente, a “Rosa das Virtudes”, estabelecida na publicação “Doutrina de Liderança da Marinha”, do Estado-Maior da Armada, lista os dezesseis traços de caráter que um militar da Marinha deve possuir, em um diagrama no formato de uma rosa dos ventos.



A Rosa das Virtudes

O estudo da História Militar e de seu componente naval contribui sobremaneira para a moldagem de tais atributos, competências, habilidades e traços de caráter.

O Currículo estabelece como objetivos gerais da disciplina História Naval:

- Analisar o desenvolvimento do fenômeno da guerra e suas implicações nos campos político, diplomático e militar.
- Analisar o desenvolvimento dos meios navais e a evolução da guerra naval associada às operações terrestres e aéreas que lhe forem relacionadas, integrando-a no desenvolvimento geral da guerra.

Esta visão abrangente, de associar a guerra naval às operações terrestres e aeroespaciais e aos campos político, diplomático e militar, em suma, à grande estratégia, é tra-

⁴ Quatro anos do Ciclo Escolar, acrescido de um ano do Ciclo Pós-Escolar, como Guarda-Marinha.

dicional no ensino de História Naval na EN. O saudoso professor Capitão-de-Mar-e-Guerra Léo Fonseca e Silva (1927-1997), então responsável pela cátedra de História Naval, há mais de quarenta anos, orientava-nos a estudar História associada à Geografia (preparava, assim, as nossas mentes para absorver os conceitos da geopolítica); insistia em apontar que o conhecimento e a interpretação dos acontecimentos do passado seriam importantes para moldar o posicionamento dos futuros oficiais diante dos fatos, ao longo da carreira; salientava os vínculos da guerra naval ao que se passava nos demais ambientes. Exaustivamente, repetia que inexistia, nem nunca existiu, a arma absoluta – aquela que nunca seria confrontada:

De vez em quando, o homem pensa ter chegado à perfeição, com a descoberta de uma nova arma, tão terrível que não poderá ser mais superada, isto é, a arma absoluta! E por vezes chega a ter a ilusão de que tal arma, por ser absoluta, virá acabar com a guerra, já que ninguém terá coragem de usá-la! Assim foi sempre, especialmente com a arma de fogo, o gás asfixiante, o avião, o submarino, a bomba atômica, a bomba de hidrogênio e já se fala em raios terríveis e bombas orbitais!

Conseguirá um dia o homem chegar à perfeição absoluta de destruir todo e qualquer inimigo, ou seja, ele próprio?!! (SILVA, 1980, p.74.)

Cabe ainda destacar que, ao longo do curso, existe uma ampla gama de oportunidades para trazer ao Aspirante os referenciais do passado. São exemplos: as cerimônias alusivas à Batalha Naval do Riachuelo (11 de junho) e ao Dia do Marinheiro (13 de dezembro); visita anual dos Veteranos de Guerra, inauguração do Memorial de Honra, em homenagem aos Oficiais e Guardas-Marinha falecidos em operações de guerra; resgate de marcos históricos, como a “*Canção da Divisão Naval em Operações de Guerra*” (DNOG – Primeira Guerra Mundial (IGM))⁵, visitas guiadas ao Museu Naval e ao Espaço Cultural da Marinha etc.

⁵ Na I GM, tornou-se muito conhecida a marcha britânica “*It’s a long way to Tipperary*”. O Capitão-de-Corveta Benjamim Goulart (Comandante do Navio-Tender “Belmonte” e, mais tarde, do Cruzador “Bahia”) criou versos para serem cantados com a música dessa marcha. A Canção da D.N.O.G. foi muito cantada pelas guarnições da Divisão Naval e recentemente recuperada para emprego em cerimônias na Escola Naval.

Como o Sistema de Ensino da Naval (SEN) é um processo de educação contínuo e progressivo, o estudo de História na Escola Naval representa a continuidade do iniciado no Colégio Naval e, por sua vez, tem prosseguimento na Escola de Guerra Naval.



Inauguração do Memorial de Honra, em homenagem aos Oficiais e Guardas-Marinha falecidos em operações de guerra, por veteranos de guerra e outras autoridades, em 2011

Ao estudar a História Militar e seu componente naval e conhecer as realizações do passado, o nosso Aspirante assimila o exemplo dos grandes líderes; sedimenta o patriotismo, o civismo, o culto às tradições históricas, o compromisso com o legado construído pelas gerações passadas, o espírito de corpo, o amor à profissão das armas e o entusiasmo com que é exercida e a fé na missão elevada das Forças Armadas; bem como encontra motivação para o aprimoramento técnico-profissional. Adquire a convicção de que o mar sempre esteve presente na história do Brasil: que o expôs ao mundo, que lhe trouxe o progresso e as ameaças.

De fato, constatará quão vulnerável é o nosso país às ações vindas do mar ou conduzidas no mar, ao analisar a sua história. A vulnerabilidade, já grave, em função da dependência da economia em relação ao tráfego marítimo, evidenciada nas duas Guerras Mundiais, vê-se hoje aguçada em função de possuímos uma cadeia produtiva de petróleo dispersa em nossa extensa Amazônia Azul e de existir, em terra, concentração de macrovalores ao alcance de ações bélicas de caráter naval.⁶

⁶ Tal observação nos remete ao conceito de “áreas vitais”, onde se encontra maior concentração de poder político e econômico, conforme define o subitem 4.3 da Política de Defesa Nacional (Decreto 5.484/2005).

Ao examinar as mudanças das táticas em função da evolução tecnológica, constatará que procedimentos antigos ressurgem com novas roupagens. Assim, o abalroamento deliberado com o uso de esporões⁷, típico do combate com galés⁸, seria novamente adotado no século XIX (exemplos: Batalha Naval de Hampton Roads (Guerra Civil Americana – 9/09/1862), Batalha Naval do Riachuelo⁹ (Guerra da Tríplice Aliança – 11/06/1865), Batalha Naval de Lissa (Itália versus Áustria – 20/07/1866) e outras), decaindo a sua relevância como tática deliberada na primeira metade do século seguinte. A abordagem, que ao longo do século XX tornara-se um evento com pouca probabilidade de ocorrência, voltou a merecer atenção em nosso tempo, passando a figurar nos programas de adestramento em função da incidência de operações de interdição de área marítima (MIO – Maritime Interdiction Operations), como a que está em execução em águas libanesas pela Força Naval da UNIFIL (United Nations Interim Force in Lebanon), comandada atualmente por um Almirante da Marinha do Brasil.

A ABORDAGEM ONTEM E HOJE

Ao instruir-se sobre as Guerras Greco-Persas (século V AC), aprecia, na segunda delas, a estratégia do Rei de Esparta, Leônidas, de posicionar os seus soldados no desfiladeiro das Termópilas (480 AC), neutralizando em larga escala a superioridade numérica do invasor. Ao mesmo tempo, contempla um caso remoto de guerra naval associada às operações terrestres. O movimento das forças terrestres persas se dava ao longo da costa, pois estava vinculado ao apoio de uma força naval.

Os espartanos sucumbiriam depois de derramar muito sangue persa, em Termópilas; os persas seriam derrotados na batalha naval de Salamina e em outros confrontos, colocando a termo a invasão. Eventos que permitem abordar a estratégia de fazer o inimigo combater em situação que lhe é desfavorável; bem como assinalar a interdependência da força naval e terrestre, desde a Antiguidade, condicionada ao cenário estratégico.

⁷ Esporão - protuberância pontuda e muito resistente na proa dos navios de guerra, destinada a perfurar o casco dos navios adversários.

⁸ Galé - Navio de guerra da antiguidade impelido por remos, podendo ou não possuir vela como recurso de propulsão auxiliar.

⁹ O abalroamento foi empregado pelo Almirante Barroso na Batalha Naval do Riachuelo (11 de junho de 1865), ainda que a Fragata Amazonas, seu capitânia, não fosse equipada com esporão. Os navios encouraçados do tipo monitor, construídos à época, incorporariam o esporão no seu projeto.



Combate dos galeões holandeses “Utrecht” e “Huys Van Nassau” contra o português “Nossa Senhora do Rosário” (Bahia – setembro de 1646)¹⁰.



Grupo de Visita e Inspeção da Fragata “União”, em treinamento de abordagem a viva força, em águas libanesas

Ao estudar a Guerra Russo-Japonesa, conhece a excelência da manobra nipônica na Batalha Naval de Tsushima e aprende que não se deve subestimar o inimigo (a liderança russa “*nada conhecia sobre a capacidade do Japão em mobilizar suas reservas, e alimentavam a ilusão de que um soldado russo equivalia a três japoneses*”; o Tsar Nicolau II e muitos de seus súditos descreviam os

¹⁰ Os navios holandeses aferraram-se ao português, cujo Comandante decidiu explodir o seu navio, levando com ele o “Utrecht” e avariando seriamente o “Huys Van Nassau”, que, posteriormente, foi recuperado e incorporado à Armada portuguesa.

japoneses como macacos e seu exército como imaturo¹¹).

Ao pesquisar sobre os meios envolvidos na guerra naval e aeronaval no Oceano Pacífico na Segunda Guerra Mundial (IIGM), pode identificar que a mentalidade ofensiva tradicional japonesa fez com que os militares daquele país desprezassem os recursos tecnológicos voltados à sobrevivência em combate. Enquanto navios e aeronaves norte-americanos, mesmo com danos severos, conseguiam retornar às bases, ser recuperados e voltar à ação, os seus congêneres japoneses eram destruídos em combate¹². Aspecto que chama a atenção para a diversidade de preocupações que pode assomar a um líder militar de alto nível para alcançar o sucesso – no caso, contrapor-se a condicionamentos culturais de seu povo.

O nosso Aspirante, ao estudar a campanha contra os holandeses (século XVI), toma conhecimento da amplitude do teatro de operações, que se estendia até a Europa e ao litoral africano¹³; da divisão dos escassos recursos militares portugueses em função de seus interesses na Ásia, na África e no Brasil, influenciando o correr dos acontecimentos em nossa terra; de inúmeros combates navais e desastres naturais, com elevado custo em vidas de parte a parte; bem como de que uma significativa batalha da História Naval espanhola e portuguesa se deu no Brasil, com direito a ser immortalizada em tela na Espanha¹⁴: a Batalha Naval de Abrolhos (12/09/1631).

¹¹ JUKES. p. 21.

¹² Os navios japoneses possuíam recursos muito limitados de controle de avarias, comparativamente aos norte-americanos. Os aviões japoneses eram dotados de tanques de combustível rígidos, que explodiam quando atingidos, em função da concentração de gases de evaporação; enquanto os norte-americanos desenvolveram modelos com tanques colapsáveis.

¹³ Exemplos: confrontos navais nas linhas de comunicação marítimas entre a América e as metrópoles europeias; ocupação holandesa de Angola (25/08/1641) e sua retomada por Salvador Correia de Sá e Benevides, à frente de uma expedição que partira do Rio de Janeiro (maio de 1648).

¹⁴ Tela de Juan de la Corte (1597-1660), Museu Naval, Madrid. (HIERRO, p. 46). Na manhã de 12/09/1631, uma esquadra luso-espanhola, comandada pelo Almirante D. Antônio de Oquendo (19 navios de guerra, escoltando 23 navios mercantes com destino à Europa e 12 caravelas transportando tropas para Pernambuco), foi atacada por uma esquadra holandesa (16 navios). No fim da tarde, os holandeses estavam em fuga, com severas baixas, inclusive de seu Comandante, Almirante Andriaan Janszoon-Pater. Do ponto de vista tático a vitória foi indecisa, mas foi uma vitória estratégica, visto que Oquendo conseguiu cumprir a sua missão, pois o comboio seguiu incólume.



Combate Naval de Abrolhos
(Tela de Juan de la Corte (1597-1660), Museu Naval, Madrid)

Verifica que os aperfeiçoamentos do canhão levaram os ingleses a conceber, em 1578, um navio de guerra que, embora em aparência fosse semelhante aos portugueses e espanhóis, era mais leve e ágil e melhor artilhado, ainda que com menor capacidade de transporte de tropa para abordagem. Concepção que foi copiada pelos holandeses, mas não pelos portugueses e espanhóis. Com isso, nesta época, ingleses e holandeses conseguiam posicionar-se favoravelmente nos embates com os pesados e grandes navios ibéricos, evitando sistematicamente a abordagem (ou recusando o combate, quando conveniente) (MONTEIRO, Vol. V, 1996, p. 11). Carência de flexibilidade intelectual que nos remete a Basil Liddell-Hart: “A única coisa mais difícil que introduzir uma nova ideia na mente dos militares é remover-lhes uma ideia antiga”.

Torna-se permeável à complexidade das relações internacionais, ao conhecer a exótica situação em que Portugal foi colocado após a Restauração: aliado da Holanda na Europa; inimigo dos holandeses no hemisfério sul.

Aprecia a iniciativa, a ousadia e a dissimulação do Governador-Geral Antônio Teles da Silva que, em um plano astucioso, determinou (março de 1645) que uma coluna de afro-brasileiros, sob liderança de Henrique Dias, simulando escravos fugitivos, se dirigisse para Pernambuco, utilizando os caminhos do interior; e que uma coluna de índios, sob o comando de Felipe Camarão, partisse em seu “encaço” (de tudo isso daria conta aos holandeses em Pernambuco, pedindo ajuda para prender Henrique Dias). Enviados os emissários, o Governador despachou uma esquadra comandada por Jerônimo Serrão de Pai-

va, que realizou uma operação anfíbia, desembarcando os terços comandados por André Vidal de Negreiros e Martim Soares Moreno na baía de Tamandaré, ao sul de Recife. Em maio, com a aproximação das tropas de Henrique Dias e de Felipe Camarão, dar-se-ia a sublevação de João Fernandes Vieira. Desencadeava-se a Insurreição Pernambucana! (MONTEIRO, Vol. VI, 1996, p.260)

Por fim, a Guerra Luso-Holandesa chegaria a termo, com o bem sucedido cerco por terra e bloqueio por mar de Recife, que levariam os holandeses à rendição.

Após a independência, o período monárquico oferece ao Aspirante os exemplos de liderança, descortino e espírito de sacrifício dos grandes chefes navais e militares, que contribuíram para a manutenção da integridade territorial de nosso Brasil. Naquele tempo, não se falava em operações combinadas ou conjuntas, mas as exigências dos teatros de operações levaram os eminentes chefes a planejarem e a operarem coordenados, para o que contribuía o conhecimento mútuo e o sentimento de interdependência fraterna desenvolvidos entre eles. O Almirante Tamandaré e o General Osório, por exemplo, eram grandes amigos; assim como o Duque de Caxias e o Almirante Visconde de Inhaúma.¹⁵

Entretanto, observa-se que, ao final do Império e na República, tal capacidade deteriorou-se gradualmente. Raros foram os eventos em que ocorreram ações envolvendo as duas, depois as três Forças, de forma ampla e coordenada.

Na IGM, a nossa participação, no dizer do Marechal Dutra, “... se limitou a uma contribuição platônica de manifestos, passeatas e declarações ferventes de votos, excluída a contribuição real de uma divisão naval e de alguns poucos e espontâneos voluntários que à luta se atiraram.”^{16, 17}

¹⁵ No início da guerra da Tríplice Aliança, o Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, foi o Comandante-em-Chefe da Esquadra Imperial; o General Manuel Luís Osório, Marquês do Erval, foi o Comandante do Exército Imperial. Mais adiante, o perfeito entendimento entre Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, Comandante do Teatro de Operações, e o Almirante Joaquim José Inácio de Barros, Visconde de Inhaúma, que sucedera Tamandaré, contribuiria efetivamente para o sucesso das operações.

¹⁶ Este comentário está incluído em correspondência do Ministro da Guerra ao Presidente da República, datada de 27 de janeiro de 1942, que trata dos preparativos do Exército com relação à IIGM, conforme reproduzido em LEITE, NOVELLI. 1983, p. 367.

¹⁷ Além da Divisão Naval, enviou-se uma missão médica, composta por civis e militares, para a França; um grupo de aviadores

Na IIGM, a nossa Força Naval operou agregada à Quarta Esquadra norte-americana; a Força Expedicionária Brasileira foi incorporada ao V Exército norte-americano e incluída nos quadros do IV Corpo de Exército; e os meios de nossa nascente Força Aérea Brasileira operaram integrados ao 350th Fighter Group da Força Aérea do Exército norte-americano, na Itália, e da Quarta Esquadra, na proteção aérea à navegação marítima, a partir das bases no litoral brasileiro.¹⁸ (MORAES, 2005, p.7. Lavenère-Wanderley, 1966, p. 354 e 355)

Quanto a esses conflitos, cabe registrar o despreparo e a obsolescência que se observavam nas nossas Forças Armadas, à época.

Entretanto, constatar que a atuação brasileira na IGM foi militarmente modesta, não significa ignorar os esforços custosos e admiráveis realizados, considerando as limitações de nosso país no início do século XX. Tais deficiências fizeram com que a prontificação de uma força naval nas dimensões da DNOG, que requeria poucas semanas em qualquer das grandes potências, tardasse cinco meses. Apesar disso tudo, a Divisão materializou-se e foi útil no cenário africano, e a contribuição do Brasil teve alto significado político: em consequência da participação militar, o país ganhou o direito de se fazer representar na Conferência de Paz de Versalhes e, mais tarde, a ocupar papel de relevo na Liga ou Sociedade das Nações, fazendo parte de seu Conselho, o qual é o antecedente jurídico do Conselho de Segurança da ONU.

A DNOG, com suas dificuldades e limitações, representou um alerta para a necessidade de que Forças Armadas estejam sempre prontas e adestradas. Alerta que rapidamente caiu no esquecimento, considerando as condições em que ingressamos na Segunda Guerra Mundial.

navais, acrescido de um Oficial do Exército, foi incorporado à Real Força Aérea Britânica. Oficiais da Marinha e do Exército foram destacados na Marinha Norte-Americana, na Marinha Real Britânica e no Exército Francês.

¹⁸ Em 23 de agosto de 1942, foi assinado um acordo de cooperação entre o Brasil e os EUA, em que se traçavam as normas e condições destinadas a regular o concurso das forças militares e econômicas dos dois países. Por este acordo o Comando da Força do Atlântico Sul (Marinha dos EUA) detinha o comando operacional das forças navais e aéreas do Brasil. A 4ª Esquadra possuía uma Ala Aérea, composta de esquadrões de aviões e de “blimps”. (Lavenère-Wanderley, 1966, p. 354 e 355)

Na IIGM, foi com enorme esforço e com auxílio norte-americano que as Forças Armadas se atualizaram e se reequiparam. Encerrado o conflito, o Brasil encontrava-se prestigiado.

A atuação dos brasileiros em tais eventos é repleta de episódios de grandeza a motivar os nossos discípulos. Entretanto, as condicionantes existentes ao longo do século fizeram desvanecer o sentimento de interdependência e o conhecimento mútuo, o que criou condições para existência de divergências – ocorrências que, no passado, foram manipuladas para cindir as Forças Armadas, em função do envolvimento dos militares com a política.¹⁹

Com a ativação do Ministério da Defesa, passaram a ser realizadas operações conjuntas em grande número, bem como se incrementou a atuação do país em operações de paz, ocorrências que têm contribuído para reverter este quadro.

Antes de prosseguir, vale a pena identificar, em uma visão prospectiva, o cenário que espera o combatente brasileiro no século XXI, salientando que é fato concreto que o nosso país muito evoluiu da IIGM para cá. Também é fácil depreender que o Brasil assume uma nova estatura geopolítica, considerando os recursos de que dispõe, em um mundo ávido por água, energia, alimentos e espaço. Aspectos que encerram uma ampla gama de oportunidades, mas também vulnerabilidades, que não podem ser desprezadas.

O jornalista William Waak resumiu esta conjuntura em uma frase singela: “*A gente tem tudo que todo o mundo quer.*”²⁰

O Almirante-de-Esquadra Guimarães Carvalho, ex-Comandante da Marinha, certamente, acrescentaria: “*Toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção.*”²¹

¹⁹ Como exemplo, o período entre Guerras é internamente conflituoso: Revolta da Escola Militar do Realengo e do Forte de Copacabana (1922); Revolução de 1923 (Rio Grande do Sul); Revoluções em São Paulo (1924 e Constitucionalista de 1932); Coluna Prestes (1925 a 1927); Revolução de 1930, que culminou com a deposição do Presidente da República, Washington Luís, impedimento da posse do presidente eleito, Júlio Prestes, e pôs fim à República Velha; Intentona Comunista (1935); golpe de estado de 1937 (instituiu o Estado Novo); Levante Integralista (1938); movimento anarquista; etc.

²⁰ “Globo News Painel”. 24 de abril de 2011.

²¹ “A outra Amazônia”, “Folha de São Paulo”, 25/02/2004 (CARVALHO).

Trata-se de uma situação diferente da que o país vivenciou até o século passado, por estar distante do eixo dos grandes acontecimentos. As novas tecnologias e a expectativa de obtenção de recursos em larga escala tornaram este afastamento desprezível.

Nossos interesses transcendem as nossas fronteiras! Temos que ter capacidade de gerenciá-los e protegê-los, de abster-nos de atitudes além da conta e de cultivar a boa imagem de nosso país, o que inclui o Poder Militar.

Enfrentamos e enfrentaremos divergências! É conveniente ter em mente que, apesar das visões positivas quanto às impressões do estrangeiro, veiculadas pela mídia amiúde, enfrentaremos constrangimentos, bem como há quem não nos aprecie e não nos leve em conta.

Adicionalmente, em nossa época, o Brasil vem realizando uma ofensiva em vários ambientes, com o propósito de aumentar a sua inserção no cenário internacional. A mudança da conjuntura geoestratégica ora observada e tal postura aumentam a possibilidade de que ocorram eventos em que seja necessário empregar as Forças Armadas em proveito da política externa ou para atender interesses brasileiros no exterior.

Eis o ambiente que espera o combatente do século XXI!

Cabe a nós, educadores, contribuir para que ele esteja apto para enfrentá-lo. Das diversas disciplinas, a História Militar é uma das que apresenta maior potencial para fomentar o conhecimento mútuo, que não só é importante para o desenvolvimento de estudos estratégicos e a condução eficiente das operações conjuntas e combinadas, mas também contribui para minorar divergências. É importante refletir sobre tais demandas; bem como incutir uma cultura, na qual todos os elementos sejam encorajados a desenvolver um senso de interdependência, respeito mútuo e confiança. Isto acompanhado de simpatia e de conhecimento recíprocos, ou seja, da faculdade de reconhecer e compreender as capacidades, necessidades, sensibilidades e limitações de cada Força Singular.

Vale lembrar que a educação adequada mostra-se instrumento relevante para a formação dos membros das instituições militares. As pessoas são propensas a rejeitar as mensagens que colidam com as suas ideias, valores e expectativas. Por outro lado, os indivíduos mais educados tendem a ser mais firmes nos seus pontos de vista, além de serem mais capacitados a decidir.

Assim, em proveito da instituição, a educação militar deve inculcar profundamente os valores fundamentais, suplementando ou reformando o adquirido com

a educação externa à Força. Mais uma vez, podemos apontar que o ensino de História é um dos instrumentos apropriados para a fixação de tais valores. O nosso Brasil merece!

PERSONALIDADES CIVIS RELEVANTES

Personalidades civis também fazem jus a destaque na História Militar. No Brasil, entre outros, merecem destaque dois grandes personagens, por vezes antagônicos em suas concepções, os quais constituem referências para o nosso tempo: José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão do Rio Branco, e Rui Barbosa.

O Barão, em sua gestão na pasta das Relações Exteriores, para apoiar a política externa, procurou obter o respaldo do Poder Militar, que então era insuficiente e necessitava ser ajustado para um nível que conferisse credibilidade. Nessa época, o tema Defesa virou motivo de discussão nacional, sendo debatido na mídia e no Congresso. O Barão defendia a tese de que era necessário ser forte para ser pacífico.²²

Rio Branco, em seus importantes escritos, assinalou:

*Não depende da vontade de uma nação evitar conflitos internacionais.*²³

*Os povos que, (...), desdenham as virtudes militares e se não preparam para a eficaz defesa de seu território, dos seus direitos, e da sua honra, expõem-se às investidas dos mais fortes e aos danos e humilhações consequentes da derrota.*²⁴

*Entende-se entre nós que só depois de começada a guerra se aprende a guerra.*²⁵

Nota-se que o Barão evoluía com desenvoltura nos quatro campos clássicos do Poder²⁶: não apenas guiava-se com base no culto ao Direito e no poder coercitivo, pois se escudava em seu profundo conhecimento e capacidade de persuasão (inclusive por meio da imprensa), além de recorrer ao Poder Econômico, pois, de outra forma, não viabilizaria as compensações acordadas nas negociações.

Rui Barbosa, o grande e polêmico jurista, político, diplomata e escritor brasileiro, foi um dos intelectuais mais brilhantes do seu tempo. Muito citado – mais que lido –, deixou importantes escritos relacionados à Defesa Nacional, entre outros temas, os quais devem fazer parte da cultura militar. Em “Cartas de Inglaterra”, citando Spencer Wilkinson, argumentou²⁷:

Um escritor inglês, (...), traduziu uma verdade memorável nestas palavras: “As nações anuem ao arbitramento em desavenças triviais; mas nunca se submetem a ele em pendências, que sejam, ou se acredite serem de importância vital para elas. Uma nação que confia nos seus direitos, em vez de confiar nos seus marinheiros e soldados, engana-se a si mesma e prepara a sua própria queda”.

²² “Mas não se pode ser pacífico sem ser forte, como não se pode, senão em intenção, ser valente sem ser bravo”. Discurso de agradecimento do Barão do Rio Branco, por ocasião de homenagem no Clube Militar, sem data indicada (ANTUNES, 1942, p.102.)

²³ Discurso pronunciado no Palácio do Itamaraty, Rio de Janeiro, em 10 de novembro de 1906. (Discursos. p. 104).

²⁴ Discurso pronunciado no Clube Militar, Rio de Janeiro, em 15 de outubro de 1911. (Discursos. p. 279).

²⁵ Carta a Joaquim Nabuco (24/08/1892), conforme citado pelo Vice-Almirante (Ref-EN) Armando de Senna Bittencourt, ao discorrer sobre o tema “O emprego do poder militar como estratégia de Rio Branco”, no Seminário Internacional “Barão do Rio Branco – 100 anos de memória”, Palácio do Itamaraty, Rio de Janeiro, em 8 de maio de 2012.

²⁶ Aqui, nos referimos aos Poderes Político, Econômico, Militar e Psicossocial como componentes clássicos do Poder Nacional, conforme conceituação adotada pela Escola Superior de Guerra, no passado. Posteriormente, agregou-se um quinto poder componente: o Científico-Tecnológico. Esta conceituação, com cinco componentes, foi acolhida na Doutrina Militar de Defesa.

²⁷ BARBOSA, p. 130.

Especificamente quanto ao Poder Naval, acrescentou:

A defesa de um estado é o mais importante dos seus problemas. E nesse problema, o mais imperioso é a defesa marítima. Esta requer uma longa antecipação de trabalhos, uma aturada preparação técnica, um concurso de meios que não se apuram na ocasião da necessidade. (...) As fronteiras terrestres não raro tem na sua própria natureza, nos rios, nos montes, nos acidentes do solo, as condições da sua guarda, ao passo que a fronteira oceânica é uma porta escancarada a todas as incursões.

(.....)

(...). Esquadras de guerra não se evocam de improviso, nem se atamancam entre apuros com invenções engenhosas de momento.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, G. *Defesa e Diplomacia: Uma Visão Geral*. Conferência apresentada no Palácio Itamaraty, Brasília, em 18 de junho de 2007, por ocasião do Seminário “As Forças Armadas na Defesa da Amazônia”, promovido pelo Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais (IPRI) e a Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG), em parceria com a Escola Superior de Guerra.

ABREU, G. *A Importância Geoestratégica do Atlântico Sul: Variável Defesa*. Conferência apresentada no Seminário Segurança e a Defesa do Atlântico Sul, organizado pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, (INCAER), Rio de Janeiro, em 28 de abril de 2011.

ABREU, G. *Política Externa e Defesa na Primeira Metade do Século XX*. Rio de Janeiro: Revista da Escola de Guerra Naval nº 14 (dezembro de 2009).

ANTUNES, P. *História do Grande Chanceler Rio de Janeiro: Biblioteca Militar*. Ministério da Guerra, 1942.

BEAUFRE, A. *Introdução à Estratégia*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998.

BARBOSA, R. *Cartas de Inglaterra*. São Paulo: Saraiva & C. Editores, 1929.

CARDIM, Carlos Henrique. *A Raiz das Coisas: Rui Barbosa: o Brasil no Mundo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CARVALHO, R. *A outra Amazônia*. São Paulo: “Folha de São Paulo”, 25 de fevereiro de 2004.

DOCTRINA de Liderança da Marinha (EMA-137 Mod 1). Brasília: Estado-Maior da Armada, 2004.

DOCTRINA Militar de Defesa. Portaria Normativa nº 113 /SPEAI/MD (Ministério da Defesa). 1º de fevereiro de 2007.

ESTATUTO dos Militares. Lei nº 6.880, DE 9 de dezembro de 1980.

HIERRO, J. *España En La Mar: Una Historia Milenaria*. Barcelona: Lunweg Editores, 1998.

HISTÓRIA Naval Brasileira (coletânea). Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha.

JUKES, G. *The Russo-Japanese War: 1904-1905*. Oxford. UK: Osprey Publishing Midland House. 2002.

KING, D. Science. *Technology, Innovation and Wealth Creation: Skills and Capacity Building for Developing Countries*. (conferência). Banco Mundial. Washington, EUA, 11 de julho de 2007. Disponível: siteresources.worldbank.org/EDUCATION/Resources/2 - 2007-07-16. Acessado em 30 de abril de 2012.

LAVENÈRE-WANDERLEY, N. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional. 1966.

LEITE, M. NOVELLI Junior, L. *Marechal Eurico Gaspar Dutra: O Dever da Verdade*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1983.

MONTEIRO, A. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (coletânea)*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1996.

MORAES, J. *A FEB por seu Comandante*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2005.

O EXÉRCITO na História do Brasil (coletânea). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército / Salvador: Odebrecht, 1998.

OBRAS do Barão do Rio Branco (Discursos). Volume IX. Ministério das Relações Exteriores. Fragmento sem data de edição.

ORDENANÇA Geral para o Serviço da Armada (OGSA). Decreto nº 95.480, de 13 de dezembro de 1987, alterado pelos Decretos nº 937, de 23 de setembro de 1993, e nº 1.750, de 19 de dezembro de 1995.

SILVA, L. ARMARIA. *Revista Marítima Brasileira JAN-FEV-MAR 1980*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1980.



30 ANOS DE OPERANTAR

Aspirante Victor Corrêa de Souza
Aspirante Lineker da Silva Rodrigues

INTRODUÇÃO

Desde a expedição que levou o primeiro brasileiro à Antártica, o Dr. Durval Rosa Borges, membro da Sociedade Geográfica Brasileira, durante o Ano Geofísico Internacional, entre os anos de 1957 e 1958, o Brasil vem aumentando gradativamente suas atividades no continente gelado. Chegado a um consenso de que o país deveria se tornar membro consultivo do Tratado Antártico, foi atribuída à Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) a competência de acompanhar os resultados e sugerir alterações na execução do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), este ativado pelo Presidente da República João Baptista de Oliveira Figueiredo. Com a primeira expedição antártica, organizada no verão de 1982/83, OPERANTAR I, as ações brasileiras foram consolidadas no continente, quando, finalmente, nosso país foi aceito como membro consultivo do Tratado Antártico. Na operação seguinte, OPERANTAR II, foi fundada a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF).



NAOc Barão de Teffé

OPERAÇÕES ANTÁRTICAS

► I EXPEDIÇÃO

A Operação Antártica I ocorreu no verão de 1982/83 e teve o apoio de dois navios: o Navio de



NOc Professor Wladimir Besnard

Apoio Oceanográfico “Barão de Teffé”, que havia sido adquirido pela Marinha do Brasil por US\$ 3,5 milhões em maio de 1982 na Dinamarca, com 88 pessoas a bordo entre militares, cientistas, jornalistas e convidados, e o Navio Oceanográfico “Professor Wladimir Besnard”, da Universidade de São Paulo, que levou a bordo 28 pesquisadores e uma tripulação composta por 100 homens. Essa primeira aventura pela Península Antártica teve o propósito de realizar um reconhecimento inicial da região, a fim de contribuir para escolha do local da futura estação, além de dar início às primeiras pesquisas.

O “Barão de Teffé”, sob o comando do CMG Fernando José Andrade Pastor Almeida, deveria navegar pela Península Antártica, visitando bases de outros países para conhecer os estudos científicos e as condições de habitabilidade nas que eram guarnecidas permanentemente, e pelo Mar de Weddell para conhecer a navegação e a costa da Princesa Martha e visitar a estação alemã Georg von Neumayer. Assim, pela primeira vez depois da criação do Tratado Antártico, o Brasil mostrou sua bandeira no continente austral.

Na época, a operação teve grande cobertura da imprensa, visto que o continente gelado sempre cria uma mística e provoca curiosidade sobre todos. Logo após esta primeira expedição, o país foi reconhecido como Parte Consultiva do Tratado Antártico. Este havia sido assinado em 1959 por 12 países que mantinham bases na região e entrado em vigor em 1961. São eles: África do Sul, Argentina, Austrália, Bélgica, Chile, Estados Unidos, França, Japão, Nova Zelândia, Noruega, Reino Unido e a antiga União Soviética. Seus

membros se comprometeram a suspender suas pretensões territoriais pelo período inicial de 30 anos (até 1991) e permitir a liberdade de exploração científica do continente antártico, em regime de cooperação internacional.

► OPERAÇÃO ANTÁRTICA II

Os trabalhos para a segunda expedição foram iniciados durante a primeira, com a coleta de informações, as mais variadas possíveis, que pudessem ser obtidas nas diversas bases e estações que foram visitadas por ela, além de fornecer um primeiro contato entre o continente e aqueles que iriam projetar, construir e instalar a nossa, na época, sonhada estação. A ideia inicial era montar um acampamento sem grandes luxos para um pequeno grupo passar uma semana sentindo as peculiaridades da região e realizar estudos sobre o terreno. O “camping austral” acabou evoluindo a partir da base alemã Georg Von Neumayer, que utilizava *shelters* (containers adaptados). O trabalho necessário para criar uma estação pioneira capaz de suprir 12 pessoas durante um período de 30 dias em um ambiente extremo era enorme e não permitia erros. Todos os preparativos foram iniciados: selecionar e treinar seu pessoal, projetar, licitar e construir os primeiros módulos, calcular a quantidade de suprimentos, realizar a única experiência do material em uma abicagem na Ilha Grande, entre outros.

Com a missão de:

“transportar os módulos da Estação Antártica Comandante Ferraz; selecionar e cartografar, na Península Antártica, o local adequado para desembarcar e instalar a Estação; transportar os pesquisadores engajados e apoiar as pesquisas programadas pela CIRM, a fim de estabelecer a primeira estação brasileira na Antártica e contribuir para o desenvolvimento do PROANTAR” (Adrião, 2005: 65),

a tripulação do “Barão de Teffé” que, na época, estava sob o comando do CMG Paulo Cezar de Aguiar Adrião, hoje Contra-Almirante reformado, partia para um grande desafio.

Em seus relatos, o Almirante Adrião comenta que, antes da comissão, o navio apresentou um problema nas máquinas e, por muito pouco, não foi aberto um inquérito, que poderia atrasar os planos da viagem. Graças ao apoio do Ministro da Marinha, Almirante

Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, que autorizou o Diretor-Geral do Material, Almirante Raphael de Azevedo Branco, a adquirir todos os sobressalentes necessários para os reparos do navio, não houve atrasos para o início da viagem.



Carta Náutica da Baía do Almirantado

Outra pendência a ser sanada antes da partida era como fazer a cartografia, pois não havia muitas cartas disponíveis e confiáveis. O “Barão de Teffé” tinha disponível somente uma lancha-empurrador, adaptada para empurrar a chata que transportaria os módulos da estação. Além de outras tarefas importantes a realizar, ela não era adequada para fazer sondagens. O problema foi solucionado quando souberam que a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) estava construindo novas lanchas hidrográficas para o Navio Hidrográfico “Sirius” e uma delas se encontrava pronta. Devido à necessidade, com a colaboração do Vice-Diretor, na época o CMG Fernando Coelho Bruzzi, o então CMG Adrião conseguiu adquirir a lancha que tanto precisava para a faina e ele comentou:

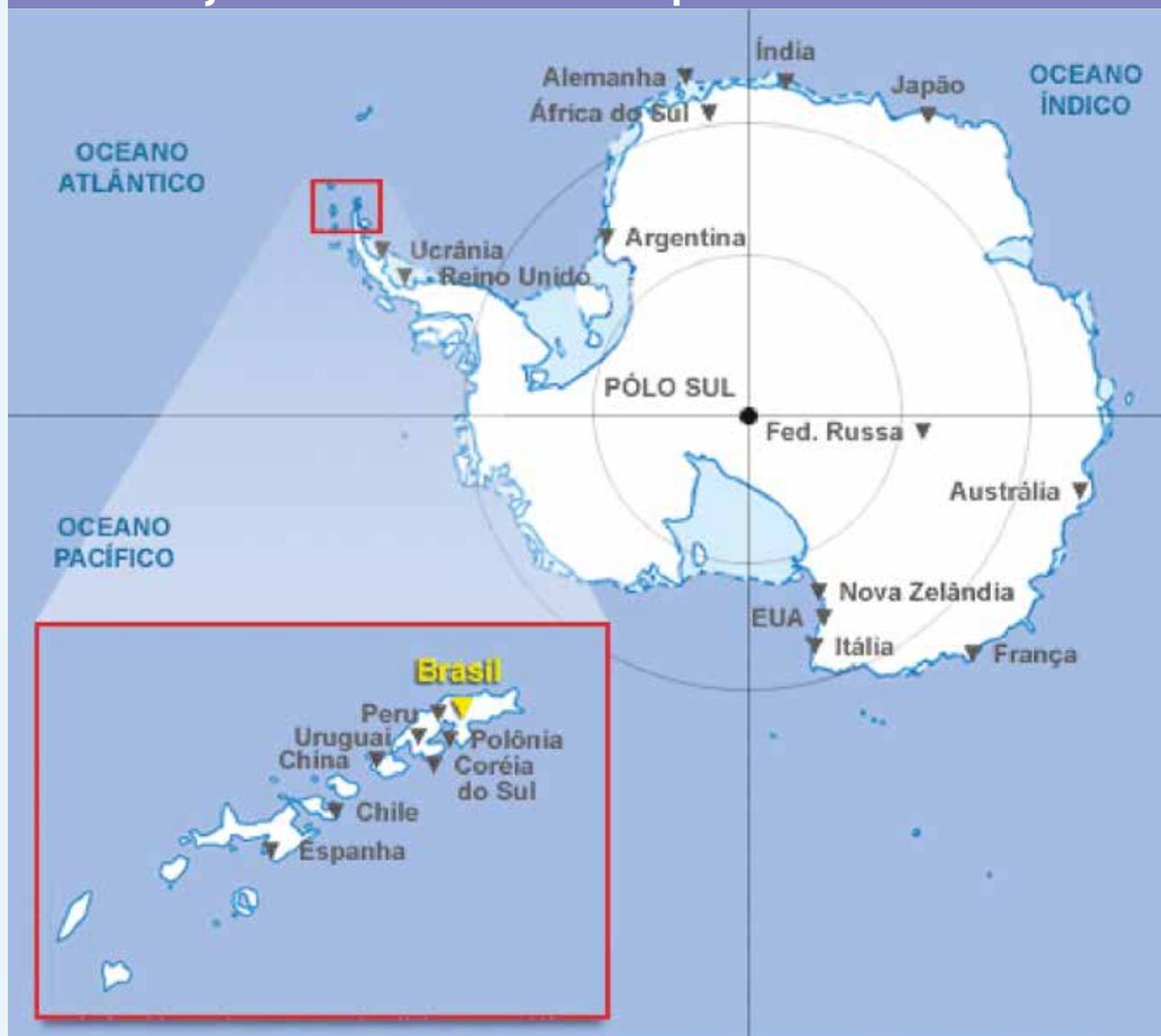
... ‘roubamos’ a referida lancha, ‘crime’ que, imagino, já esteja prescrito. Sem ela não teríamos realizado adequadamente o levantamento hidrográfico da Baía do Almirantado, que deu origem a nossa primeira carta da Antártica (nº 25.121), a primeira, também, fora do Território Nacional baseada em levantamento genuinamente brasileiro (Adrião, 2005: 66).



Noticiários da OPERANTAR II em 1984

Feitos os preparativos, o “Barão de Teffé” desatracou do Cais Norte da Ilha das Cobras em 3 de janeiro de 1983, iniciando a OPERANTAR II. Correu tudo muito bem durante a travessia: não houve nenhum problema com os equipamentos, o conforto era bom, a equipe de navegação recebia constantemente as atualizações das condições meteorológicas e o motor estava respondendo acima das expectativas com velocidade média de 9 nós. Contudo, no dia 13 registraram-se dois nós negativos em virtude de um mau tempo, mar 9, vento de proa de 90 km/h, com rajadas de até 120 km/h, havendo melhora depois de dois dias. Com as

Veja onde estão bases de outros países na Antártica



Localização da EACF

Ilhas Malvinas a 40 milhas, no dia 15, o “Barão de Teffé” foi sobrevoado por um helicóptero Sea King inglês e, no dia 18, avistou-se o primeiro iceberg. No dia 19, o “Barão de Teffé” fundeou na Baía de Maxwell em frente às bases chilena e soviética na Ilha Rei Jorge.

Com um cronograma que dependia do verão antártico, começou a corrida contra o tempo para tomar a primeira decisão, a escolha do local da estação que deveria contemplar uma série de características de terreno, gelo e um fundeadouro seguro. Depois de visitar alguns lugares e com o tempo cada vez mais apertado, o local escolhido acabou por surgir de uma

conversa entre o Almirante Adrião e um Oficial argentino que estava embarcado: a Enseada Martel na Ilha Rei Jorge, que era a de quinta prioridade na lista da CIRM.

“O descarregamento dos componentes da base – totalizando 54 toneladas – foi completado ontem. Uma operação bastante complicada, que mobilizou cerca de 30 homens durante três dias, trabalhando cerca de 15 horas por dia, numa temperatura que variou entre zero e 15 graus negativos.”

Esse comentário da reportagem do jornalista Hermano Hering (O Globo, 26/01/83) demonstra o nível de dificuldade encontrado pelos nossos exploradores. Apesar da grande quantidade de trabalho braçal, do clima desgastante e do pouco tempo de descanso, todo o trabalho de montagem foi terminado em 11 dias.

Na inauguração compareceram os poloneses de Arctowski, os chilenos de March, os russos de Bellinhausen, os argentinos de Jubani e os navios “Piloto Pardo” e “Alcazar” do Chile, além do nosso compatriota o “Prof. W. Besnard”. Na ocasião, o então Comandante Adrião deu posse ao primeiro chefe da base, o Capitão-de-Corveta (FN) Edison Nascimento Martins, e, no dia seguinte, partiu com seu navio para reabastecer e trocar pesquisadores em Punta Arenas e só regressaria um mês depois.

A base contava com oito compartimentos (dois alojamentos de seis homens cada, uma sala de comando/comunicações, pesquisa e lazer, um banheiro/lavanderia, uma cozinha, uma unidade geradora, uma despensa e uma oficina), uma caixa de coleta de água/derretimento de neve ou gelo e uma área externa coberta entre os módulos. Nesse período de 28 dias, foram desenvolvidos sete projetos, nascendo, assim, a Estação Antártica Comandante Ferraz, que passou a ser ocupada permanentemente a partir da OPERANTAR IV, em 1986, e possuía sessenta e dois módulos.

ADVERSIDADES DA REGIÃO

Alguns problemas causados pelo clima extremo da região são de constante preocupação para os habitantes da base: o vento, a neve e o fogo. A neve não chega a ser um problema tão grande, visto que na área da estação o risco de avalanche é quase nulo, e o problema com vento, que pode chegar a 200 km/h, foi contornado com técnicas de engenharia – levantar os módulos do chão, para que o vento passe por cima e por baixo dos módulos; ter uma superfície de recebimento de vento menor possível, que é obtida com telhados planos, rentes ao teto dos módulos; e o uso de estruturas muito pesadas faz com que os módulos funcionem como os ferros dos navios.

Contra o fogo não é tão simples, pois o ar na região é muito seco e ajuda a propagar qualquer incêndio. Além disso, existem materiais inflamáveis em alguns postos da estação, oriundos de materiais necessários para a continuidade das diversas pesquisas ou escolhidos para proporcionar conforto de certas áreas (sofá,

cortina, carpete, madeira), visto que pessoas ficarem em um ambiente isolado, todo em inox, durante um ano, seria muito desconfortável para todos. Em um Plano de Revitalização da Estação que ocorreu entre os anos de 2005 e 2007, a arquiteta Cristina Engel de Alvarez, Coordenadora do Laboratório de Planejamento e Projetos da Universidade Federal do Espírito Santo, foi a responsável pela parte arquitetônica e tomou algumas medidas para evitar os problemas com fogo.

Os alojamentos e os geradores foram colocados de lados opostos da estação de forma proposital e, em torno dos geradores, foi deixada uma área vazia com cerca de quatro metros, pois em um caso extremo poderia absorver parte de uma explosão. Lugares considerados de risco como a sala de geradores e a cozinha tinham revestimento de metal e inox, respectivamente.

Apesar de toda a segurança, por volta de 1 hora da manhã do dia 25 de fevereiro de 2012, um incêndio na praça de máquinas se iniciou e rapidamente se espalhou para outras partes da estação. Quando detectado, todos os militares deram início aos procedimentos de combate de avarias de modo a assegurar a vida de todos os civis que estavam na estação. Lamentavelmente, os esforços para apagar o incêndio não surtiram o efeito desejado, somente permanecendo intocadas as estruturas mais afastadas da estação – módulos isolados para o caso de emergência; os laboratórios de meteorologia, de química e de estudo da alta atmosfera; os tanques de combustíveis; dois módulos de captação de água doce; a Estação Rádio de Emergência e o heliponto. Em consequência, a MB está envidando esforços para prontificar a Estação, que sofreu sérias avarias.

Em novembro, quando se iniciar o verão antártico, a Marinha deve iniciar a retirada dos escombros. Enquanto isso, as pesquisas não cessarão enquanto a nova estação não fica pronta. As pesquisas contarão com o apoio do Navio Polar “Almirante Maximiano”, com os laboratórios que não foram afetados pelo acidente em ilhas, estações de outros países na região e no interior do continente onde foi instalado, na última operação, um módulo autônomo equipado com aparelhos que coletam dados meteorológicos e medem a composição química da atmosfera da região: a Criosfera 1, a 500 km do ponto mais meridional da Terra, que funciona sem a presença humana, enviando seus dados por satélite para o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.



Criosfera 1

CONCLUSÃO

Depois de mais de três décadas de Programa Antártico, o país é reconhecido internacionalmente por seu sério trabalho desenvolvido na Antártica, realizado com o sacrifício de inúmeros brasileiros que se propuseram a ficar ausentes de seus lares para o progresso das pesquisas científicas que ajudam a entender melhor o nosso planeta. O PROANTAR está trabalhando agora em Módulos Antárticos Emergenciais que irão funcionar provisoriamente, enquanto a nova Estação Antártica Comandante Ferraz estiver sendo planejada e, futuramente, construída com técnicas mais modernas que estão sendo utilizadas em estações de outros países na região.

Seguindo as recomendações do Protocolo ao Tratado da Antártica sobre Proteção ao Meio Ambiente

(Protocolo de Madri), o Brasil em conjunto com a Polônia propôs a criação da primeira Área Antártica Especialmente Gerenciada (AAEG) – área da Baía do Almirantado que abrange as estações do Brasil, Chile, Polônia, Peru, além de refúgios Americanos e Equador –, tendo em vista que a vida dos seres nativos da região é muito frágil e pode ser prejudicada por qualquer mudança global, foram tomadas medidas com o intuito de minimizar qualquer possível interferência e promover a cooperação entre as Partes Consultivas. Espera-se que a nova base seja concluída em 2018, contando com investimentos do governo orçados em 40 milhões de reais. Que o trabalho e a vida desses brasileiros que representam esta nação sirvam de estímulo para aumentar ainda mais os interesses deste projeto nacional, que possui paralelos de diversas outras nações.

BIBLIOGRAFIA

MARTINS, Edison N. *Estação Antártica Comandante Ferraz Subsídios para um Registro Histórico*. Revista Marítima Brasileira, 1t, Rio de Janeiro, 1987.

ADRIÃO, Paulo C. de A. *A Importância – para as diversas expressões do poder nacional – da Presença Brasileira na Antártica*. TE-85, ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 1985.

_____. *A Presença Brasileira na Antártica*. Revista do Instituto Municipal de Ensino Superior de São Caetano do Sul, ano 3, n.8, p. 26-32, jan/abr. 1986.

_____. *Brasil e a Antártica*. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, ano 107, n. 301, p. 24-26, 1996.

_____. *A Segunda Viagem do Barão de Teffé à Antártica*. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, n.332, p. 64-68, 2005.

JANSEN, Roberta. *'Foi fatalidade', diz arquiteta que fez reforma em base na Antártica*. Agência O Globo, Rio de Janeiro, mar. 2012. Disponível em:<[HTTP: br.noticias.yahoo.com/foi-fatalidade-diz-arquiteta-fez-reforma-base-antartica-152300859.html](http://br.noticias.yahoo.com/foi-fatalidade-diz-arquiteta-fez-reforma-base-antartica-152300859.html)>.

PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO Disponível em:< www.mar.mil.br/secirm/proantar.htm>.

YANO, Célio. *Hora de Recomeçar*. Fev. 2012. Disponível em:< cienciahoje.uol.com.br/noticias/2012/02/hora-de-recomecar/>.

HENNING, Hermano. *Escolhido o local da Base brasileira na Antártica*. O Globo, Rio de Janeiro, 26 de jan. 1983.

SOBRINHO, Estanislau F. *Diário de uma Viagem a Antártica*. Revista Marítima Brasileira, 2t, Rio de Janeiro, 1986.

REGIMENTO DA CIRM. Disponível em:< http://www.mar.mil.br/secirm/document/reg_cirm.pdf>.

DEnsM



81 anos

DIRETORIA DE ENSINO DA MARINHA
A porta de entrada - A Marinha começa aqui!
www.ensino.mar.mil.br

OS LIMITES DO TEXTO

Cilada verbal

*Há vários modos de
matar um homem:
com o tiro, a fome, a espada
ou com a palavra
- envenenada.
Não é preciso força.
Basta que a boca solte
a frase engatilhada
e o outro morre
- na sintaxe da emboscada.
Affonso Romano de Sant'Anna*

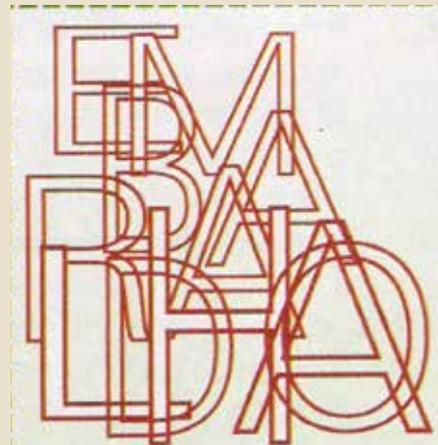
Prof^ª Dr^ª Marina Cezar

Para se apropriar do sentido de um texto, não basta o leitor dominar o código linguístico, decodificando seus signos ou muito menos reconhecer os elementos estruturais que o compõem. A construção de sentido precisa da interação produtor-texto-leitor, ainda que essa não seja necessariamente convergente, mas, obrigatoriamente dinâmica, pois, conforme argumenta Bittencourt (2006:98), “no texto escrito, as palavras, se não estão mortas, como quer Ong, ao menos estão embalsamadas, necessitando da indispensável ajuda do leitor para que possam efetivamente voltar à vida”.

Exceto em alguns textos mais específicos, como nos do gênero instrucional, por exemplo, é necessário que o leitor desvende muitas máscaras, para revelar o complexo jogo discursivo, como ocorre no texto de Millôr (Veja ao lado, 1º nov., 2006:48):

Valendo-se de uma brincadeira, sob o pretexto de ajudar quem lê a decifrar o título ilustrado do poema, o Millôr se dirige ao leitor, interpelando-o diretamente: “Você não entendeu/ o desenho ao lado?”. Explica, então, o poeta que se trata de uma ilustração do poema que vem a seguir. Porém, o interlocutor sente que, a partir daí, o jogo, o lúdico, vai-se tornando, paradoxalmente, mais complexo, instaura-se uma perplexidade, o texto não é exatamente aquilo que parece. Exacerba-se a transgressão, característica própria do humor.

Os versos, na realidade, vêm carregados de estranhezas, que causam um certo desconforto,



*Você não entendeu
o desenho acima?
Pois é, é ilustração
deste poema:*

**É dedar medo
Ceguir os segos
Cor taras pontes
Hávida é ex cura
E há guamole
Em pé dradura**

(Entendeu agora?)

foram transformados, em pedaços de um quebra-cabeça que precisa ser montado e remontado várias vezes.

Não só o texto, mas também o leitor está embaralhado, confuso, em dúvida. É necessário desembalar, ordenar, organizar, (ou tirar do baralho, - do jogo? -, desfazendo a ordem aparentemente aleatória), clarificar, “desintrinchar”, destrinchar as palavras, procurando reconhecer, identificar os clichês, os provérbios que aparecem, de maneira fragmentada (embaralhada), escritos sob a forma de vocábulos fonológicos e, portanto, causadores de estranhamento, na apreensão do(s) sentido(s).

É comum, ao ler um texto, a pessoa se indagar: “O que o autor quis dizer com isso?”; esquecendo que o texto, depois de escrito, acaba tendo uma existência independente do autor.

Além de haver a possibilidade de o contexto de produção (circunstâncias da escrita) e o contexto de uso (circunstâncias da leitura) serem completamente diferentes (Koch e Elias, 2006:32), o leitor, a partir de certas sinalizações presentes no texto, acrescenta outros sentidos, não vislumbrados, ou até mesmo não desejados pelo autor, e constrói um outro texto, do qual ele passa a ser o produtor.

Por isso, Maia (2006) ressalta a importância da intertextualidade, no trabalho pedagógico, entre os demais fatores de textualidade. O aluno deve ser conscientizado para a utilização desse recurso, presente na grande maioria das criações textuais (inclusive nas conversas mais banais do dia a dia), uma vez que as remissões intertextuais possibilitam o desenvolvimento, a ampliação, o aprofundamento e o enriquecimento das habilidades de leitura do discente.

Destaca a pesquisadora três tipos de intertextualidade, de acordo com a visão de diversos teóricos:

a) *a de conteúdo – textos literários ou não literários que se referem a temas ou assuntos contidos em outros textos;*

b) *a de caráter formal – textos que imitam a linguagem bíblica, ou a jurídica, por exemplo;*

c) *a de tipos textuais (ou “fatores tipológicos”) – textos que se ligam “a modelos cognitivos globais, a estruturas e superestruturas ou a aspectos de caráter linguístico próprios de cada tipo de discurso e/ou a cada tipo de texto” (idem,*

ibidem:194), como as estruturas narrativas e argumentativas.

A esses três tipos, acrescenta o que chama de intertextualidade linguística: a inserção no texto de provérbios, ditos populares, frases feitas, expressões cristalizadas e clichês léxicos, não utilizados como técnica livre de discurso, mas intimamente ligados ao que Coseriu (1980:195)¹ chama de discurso repetido:

Considero intertextuais essas formas de discurso repetido, essas combinações usuais de vocábulos – fixadas pela tradição (pela norma linguística), pertencentes ao saber idiomático do usuário² de cada língua histórica – porque o falante não as constrói no momento em que as emprega. Ele as tira, “em bloco”, da memória, da mesma forma que o faz quando cita uma frase, um verso, uma passagem da literatura, em sentido amplo. Citar em certos contextos a frase bíblica “pela árvore se conhece os frutos” ou as palavras camonianas “um valor mais alto se alevanta”, “por mares nunca dantes navegados” equivale, em termos textuais – penso eu –, a empregar discursos já produzidos, tais como: “uma andorinha só não faz verão”, “casa de ferreiro, espeto de pau”, “fazer uma tempestade num copo d’água”, “as aparências enganam”, “à noite todos os gatos são pardos”, “fica o dito pelo não dito”, “mal traçadas linhas” etc.

¹ Para Coseriu (1980:107), “o discurso repetido compreende tudo o que, no falar de uma comunidade, se repete tal e qual, como discurso já produzido ou combinação mais ou menos fixa, como fragmento, longo ou curto, do ‘já falado’”, como os provérbios, as locuções fixas, os modos de dizer e as formas tradicionais de comparação

² Maia se refere a um dos três níveis constitutivos do saber falar, da competência linguística, segundo a teoria coseriana: o saber idiomático (falar com correção), que corresponde ao domínio das regras da produção e compreensão de uma língua determinada. Os outros dois são: o saber elocucional (falar de maneira congruente), que diz respeito a um conhecimento geral humano das coisas, da realidade extralinguística da qual se fala e o saber expressivo (falar com propriedade), que abarca a estruturação dos textos, isto é, falar em situações determinadas de acordo com os tipos de fatores da situação em que se fala, com a(s) pessoa(s) a quem se fala, de acordo com as coisas que se fala e com as circunstâncias em que se fala.

É a essa intertextualidade linguística que Millôr recorre com maestria, deixando o interlocutor tonto, confuso, procurando encontrar um caminho para apreender os sentidos do texto. Para isso, ele tem que entrar no jogo proposto pelo poeta: “Entendeu agora?”, brinca, caçoando do leitor.

Ao fim desse jogo de esconde-esconde (de gato e rato), o leitor sente que não há somente uma resposta; a pergunta comporta uma pluralidade de respostas. Mas qual é a certa ou a mais correta?

Como todo texto porta ideologias, crenças e valores que atuam na sociedade, não há uma única

forma de leitura, com um único sentido, homogeneizado, centrado apenas na decodificação do código linguístico ou no domínio da gramática da língua portuguesa. No processo de ler, para que o interlocutor entre no jogo e se aproprie do texto, “dando vida às palavras”, sendo um bom leitor, é importante a conscientização de que há uma multiplicidade de sentidos e de que a leitura envolve outras atividades mais amplas e complexas, como as habilidades de intertextualidade, de interação dos elementos lidos e de contextualização.

BIBLIOGRAFIA

BITTENCOURT, Terezinha. *Oralidade, escrita e mídia: o meio e a mensagem*. IN: CEZAR, Marina; BITTENCOURT, Terezinha; BARROS, Luiz Martins M. de. (Orgs.). *Entre as fronteiras da linguagem: textos em homenagem ao Prof. Carlos Eduardo Falcão Uchôa*. Rio de Janeiro: Lidador, 2006.

COSERIU, Eugenio. *Lições de linguística geral*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1980.

KOCK, Ingedore G. Villaça; ELIAS, Vanda Maria. *Ler e compreender: os sentidos do texto*. São Paulo: Contexto, 2011.

MAIA, Maria Christina de Motta. *O trabalho com o texto e a intertextualidade*. IN: CEZAR, Marina; BITTENCOURT, Terezinha; BARROS, Luiz Martins M. de. (Orgs.). *Entre as fronteiras da linguagem: textos em homenagem ao Prof. Carlos Eduardo Falcão Uchôa*. Rio de Janeiro: Lidador, 2006.

UCHÔA, Carlos Eduardo Falcão. *Sobre o ensino da análise sintática: história e redirecionamento*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2010.



INTERCÂMBIO NA UNITED STATES NAVAL ACADEMY (USNA)

*Aspirante Guilherme Trindade Vilela
Aspirante (IM) Leandro Ribeiro dos Santos Montenegro*

MISSÃO DA ACADEMIA

A visita às instalações da Academia Naval dos EUA, em Annapolis, por si só prenuncia a grandiosidade da maior Marinha do mundo. Com um campus cuja área equivale a 200 campos de futebol, a Academia entrega à Marinha dos Estados Unidos cerca de mil Aspirantes a cada ano, sendo sua missão desenvolver os Aspirantes moral, mental e fisicamente e imbuí-los dos mais elevados ideais de honra e lealdade com o intuito de

formar líderes para a carreira naval e também para a nação estadunidense.

INSTALAÇÕES

Como estrutura para apoiar a formação dos futuros Oficiais, a Academia dispõe de diversas construções, como os prédios dos camarotes e das salas de aula, os laboratórios, a biblioteca, o refeitório, as instalações esportivas e uma marina.

A *Brigade*, como é conhecido o Corpo de Aspirantes da Academia, é composta por 4400 Aspirantes que habitam cerca de 1700 camarotes localizados em um conjunto de prédios interligados conhecido como Bancroft Hall, cujo nome homenageia o Secretário da Marinha dos EUA responsável pela fundação da Academia. No Bancroft Hall e ao longo de seus dez quilômetros de corredores, os Aspirantes são distribuídos em camarotes de acordo com suas respectivas Companhias. Há também salas do Comando das Companhias e de recreação.

O King Hall, refeitório dos Aspirantes, tem capacidade para atender a todos os Aspirantes de uma só vez nas três refeições diárias oferecidas pela Academia. Embora seja grande o desafio de servir a tantos Aspirantes, o King Hall cumpre sua missão com sucesso a partir de um sistema logístico terceirizado.

A estrutura de ensino da Academia também merece destaque devido ao grande número e à diversidade de laboratórios, dotados de equipamentos modernos e didáticos, e aos recursos instrucionais disponíveis nas salas de aula. Além disso, a Academia conta com uma biblioteca com mais de seiscentos mil títulos.

Tão grandiosa quanto a estrutura acadêmica, a estrutura esportiva dispõe de diversas instalações, como arena de atletismo *indoor*, parque aquático climatizado, quadras de *squash*, tênis e basquete, campos de futebol, *lacrosse* e golfe, salas de musculação e marina.

FORMAÇÃO DO MIDSHIPMAN

O *Midshipman*, termo equivalente a Aspirante na Academia Naval dos EUA, tem sua formação alicerçada no desenvolvimento moral, mental e físico. Pode-se dizer que a área moral é a mais explorada. Sendo trabalhada a cada situação ao longo dos quatro anos de curso na Academia, a construção do caráter se dá a cada dia a partir de vivências no campus, nas salas de aula, no Bancroft Hall, nos momentos de licença e nas atividades físicas, profissionais e militares. Os *Midshipmen* são constantemente lembrados de que sua integridade e honra são algo que nunca poderá lhes ser retirado e que o desenvolvimento moral é importantíssimo para aqueles que em breve terão de tomar decisões importantes sob a pressão do combate.

Além disso, o Oficial da Marinha nos dias de hoje deve ser capaz de pensar criticamente, desenvolvendo habilidades para lidar com pessoas e solucionar problemas. Deve estar apto a compreender a tecnologia

de uma Marinha do século XXI, a partir de uma fundamentação teórica e experimentação prática sólidas. Tais competências compõem o desenvolvimento mental do *Midshipman*.

Como terceira dimensão da formação, o desenvolvimento físico visa ao preparo, através de treinos e competições, do futuro Oficial para a luta no campo de batalha. Desta forma, as quadras e arenas esportivas são ótimos lugares para que o *Midshipman* aprenda lições de trabalho em equipe, lidere seu time e melhore seu preparo físico. Na Academia, são oferecidas inúmeras oportunidades e condições para a prática de atividades físicas. Além das aulas obrigatórias de Educação Física, há treinamento para equipes e atividades físicas de lazer.

O Curso de Graduação da Academia Naval dos EUA tem a duração de quatro anos em regime de internato. O processo seletivo se dá por indicação baseada em uma análise de currículo, cabendo ao Presidente, Congresso e Secretário da Marinha essa escolha de forma a contemplar candidatos de todos os Estados. Como já foi dito anteriormente, a Missão da Academia inclui ainda a formação de líderes para servirem à nação, cujos maiores exemplos são o Presidente James E. “Jimmy” Carter, vinte e quatro membros do Congresso, quatorze Embaixadores e dois vencedores do Prêmio Nobel.

Ao final do segundo semestre na Academia, os *Midshipmen* fazem a opção do curso que realizarão nos três anos seguintes. Essa opção pode ser realizada dentre as vinte e duas graduações existentes como: Oceanografia, Física, Matemática, Chinês, Inglês, Árabe, Engenharia Elétrica, Aeroespacial e Mecânica, Economia, Ciências Políticas e da Computação. Essa opção definirá as matérias que o *Midshipman* cursará obrigatoriamente e as que poderá escolher.

Já próximo à formatura, no início do último semestre do curso, é realizada a opção de Corpo pelos *Midshipmen*, escolha que os acompanhará por toda sua carreira naval. De acordo com suas aptidões, eles podem escolher dentre Superfície, Submarino, Aviação, Fuzileiros Navais e Forças Especiais. Há ainda a possibilidade de optar pelo Corpo de Intendentes ou pelo Corpo de Saúde, porém os *Midshipmen* só poderão enveredar por tais caminhos em caso de restrições de saúde que os impeçam de optar pelos Corpos anteriormente citados.

Imediatamente após a conclusão do curso em Annapolis, os recém-formados Oficiais que optaram



Aspirantes com o Comandante da USNA, Vice-Almirante Michael H. Miller

por Aviação, Intendência, Submarino, Fuzileiros e Forças Especiais seguem para as Academias de Aperfeiçoamento de acordo com as especificidades de seus Corpos. Essa complementação se faz necessária já que apenas os seis meses após a opção em Annapolis não seriam suficientes para prepará-los a desempenhar suas funções em suas respectivas áreas, enquanto os que optaram por Superfície são encaminhados para os navios que escolheram para servir.

CONCLUSÃO

A grandiosidade da Academia Naval dos EUA revela a importância da Marinha norte-americana no cenário internacional. A Academia funciona de forma

que tudo venha a convergir para a melhor formação do *Midshipman*, que é preparado para guarnecer o que existe de mais moderno dentre os meios navais. Apesar de valorizar o estudo, pode-se perceber que os valores morais estão acima de qualquer outro ensinamento. A “Disciplina Consciente” é o guia de cada um, deixa de ser um compromisso com os outros e se torna um compromisso de cada um consigo mesmo.

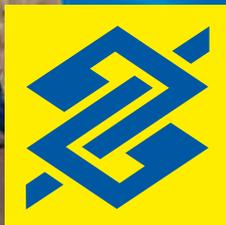
Por fim, a importância da Academia pode ser percebida a partir da valorização da United States Naval Academy por parte da sociedade estadunidense, que, reconhecendo tal importância, sempre se mostra presente nas atividades promovidas pela Academia, prestigiando-a e enaltecendo sua missão.

Para ser bom pra gente, tem que ser bom pra você.



Para o Banco do Brasil, não basta dar lucro para ser bom. Também tem que ser bom para as pessoas, para o País, para o planeta. Tem que ser bom no atendimento, na internet e no crédito. Banco do Brasil. Bom pra todos.

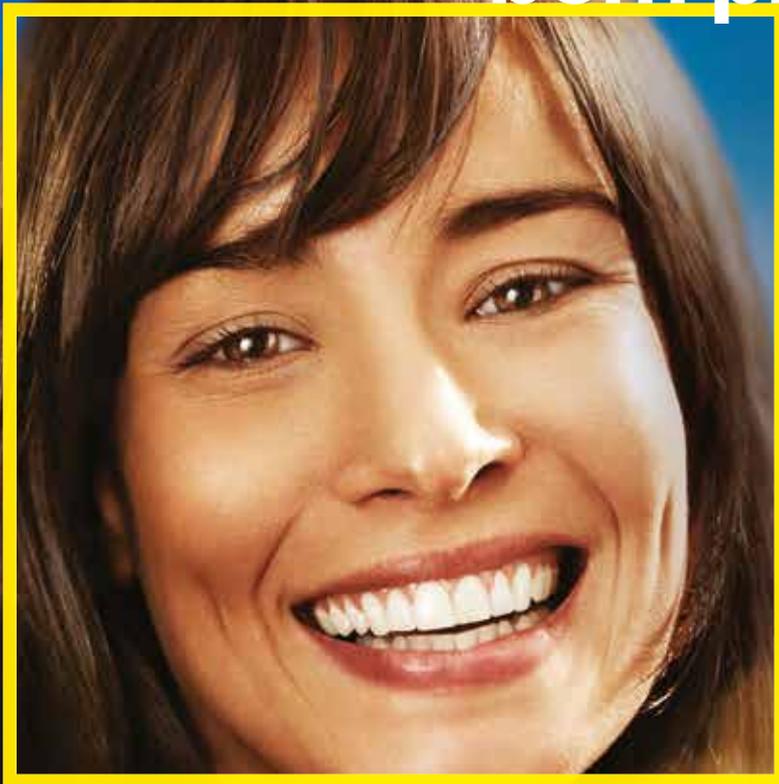
BOMPRATODOS



 @bancodobrasil

 /bancodobrasil

Para ser bom pra gente, tem que ser bom pra você.



Para o Banco do Brasil, não basta dar lucro para ser bom. Também tem que ser bom para as pessoas, para o País, para o planeta. Tem que ser bom no atendimento, na internet e no crédito. Banco do Brasil. Bom pra todos.

BOMPRATODOS



 @bancodobrasil  /bancodobrasil

Central de Atendimento BB 4004 0001 ou 0800 729 0001 • SAC 0800 729 0722
Ouvidoria BB 0800 729 5678 • Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 729 0088 ou acesse bb.com.br



TREINANDO OFICIAIS PARA A MISSÃO DE LÍDERES EDUCADORES EM VILLEGAGNON: O RELATO DE UMA EXPERIÊNCIA

“Quando tudo o que é natural, criativo, flexível, caloroso e que emana do espírito humano é esmagado e apertado, qualidades de comando como a compaixão, as decisões corajosas e a vocação militar dão lugar à conformidade, à deformação de caráter, à indecisão e ao medo de falhar.”

Norman Dixon

CMG (RM1-T) Erica Barreto Nobre

APRESENTAÇÃO

A citação de Dixon, na epígrafe, pode gerar polêmica ou incômodo pelas palavras cruas e incisivas, mas ela nos remete à complexidade da formação militar, problematizando esta questão e alertando sobre as vicissitudes e riscos do processo de transformar jovens cidadãos em disciplinados e valorosos futuros líderes militares.

Por meio deste breve artigo, pretende-se não só incentivar a reflexão e a discussão sobre a questão da formação militar e do preparo daqueles que dela se

encarregam, mas também registrar e divulgar alternativas de aperfeiçoamento empregadas com sucesso, as quais, se não forem documentadas, correm o risco de se limitarem a meras iniciativas pessoais, autografadas, datadas e esquecidas, sem nunca chegarem a constituir práticas institucionalizadas. A natureza da atividade militar implica uma saudável renovação de quadros de pessoal a cada dois anos, o que, se por um lado traz vantagens, por outro, algumas vezes, pode também implicar perdas por descontinuidade e lacunas de registro

histórico quanto a práticas bem-sucedidas. Eventualmente, retorna-se a linhas de ação que já se haviam mostrado infrutíferas, reincidindo-se em velhos erros ou, simplesmente, retrocede-se quanto a avanços anteriormente alcançados, apenas porque pessoas se vão e a memória de determinadas práticas eficazes se perde.

O relato que se segue diz respeito ao último treinamento realizado na Escola Naval (EN), em maio de 2011, denominado “Ciclo de Palestras de Psicologia e Liderança para Oficiais Educadores do Comando do Corpo de Aspirantes da Escola Naval”. Ele é o resultado de um longo percurso. Desde 2002, vários treinamentos deste tipo foram realizados, mas se entende que, após diversos descaminhos, equívocos e reformulações, finalmente se alcançou um formato suficientemente bem-sucedido de treinamento, que tem boa adesão e agrega valor à atuação dos Oficiais do Comando do Corpo de Aspirantes (ComCA) no seu incansável e diuturno esforço para bem formarem a futura geração de Oficiais de Marinha de carreira.

Antes de explicitar os objetivos e a metodologia do treinamento, propriamente ditos, para que este possa ser avaliado, reproduzido e aperfeiçoado no futuro, faz-se necessário relatar brevemente a sua origem e história.

JUSTIFICATIVA E ANTECEDENTES

A premissa que justifica a necessidade de treinamento específico para desempenhar a função de líder educador, em Organizações Militares (OM) de formação, é que as atividades destes militares distinguem-se, significativamente, daquelas operativas, típicas da carreira, exigindo conhecimentos e competências peculiares. A experiência mostra que excelentes Oficiais no nível operativo não, necessariamente, estão preparados para serem bons educadores, lidando com jovens em formação. J. Gardner enfatiza o papel dos modelos ou mentores, considerando que há diversos atributos de liderança que poderiam ser mais bem aprendidos através de exemplos vivos. Este aspecto evidencia a necessidade de se dar muita atenção à seleção e ao preparo dos Oficiais do Comando do Corpo de Alunos (Colégio Naval) ou do Corpo de Aspirantes (Escola Naval) e de todos aqueles que se vão responsabilizar pela formação de futuros líderes. Eles são agentes multiplicadores. Seus acertos e erros se refletem sobre toda uma nova geração de militares. Enquanto as Academias Militares têm como missão, em linhas gerais,

formar Oficiais para os primeiros postos da carreira militar, o Comando do Corpo de Aspirantes/Cadetes é responsável, basicamente, pela formação militar dos jovens, incluindo-se aí a forja da liderança e do caráter militar. Eles devem formar personalidades, disseminar valores e incentivar vocações, mas também têm o poder de decepcionar, de desiludir e de “deformar” caráter, lembrando a contundente epígrafe de Dixon, seja por desconhecimento, desmotivação ou inabilidade. Assim, nenhum esforço é supérfluo ou excessivo para melhor prepará-los para a tão importante e específica missão de educar.

Em 2002, já consciente e preocupado com estas questões, o então Vice-Almirante e Diretor de Ensino da Marinha, Kleber Luciano de Assis, determinou que fosse elaborado um treinamento de liderança para os Oficiais do ComCA da Escola Naval. Na mesma ocasião, o Almirante Kleber determinou, também, que o currículo de liderança da EN fosse atualizado. Estudioso do tema da liderança, afirmava ele, em palestras que ministrava naquela época:

“(...) ressalto não ter dúvidas de que temos excelentes gerentes. Mas, a experiência tem mostrado que ser gerente não significa, obrigatoriamente, ser líder. E para as dificuldades que este novo milênio parece nos reservar, mais do que nunca, precisamos de ótimos líderes, de homens que observam a ética, são firmes, apreciam a justiça, exercitam a coerência e são excelentes indutores do sentimento de poder dos subordinados.”

O primeiro desses treinamentos ocorreu, portanto, em novembro de 2002, e seguiu um modelo mais teórico de disseminação de conceitos e teorias de Psicologia e de liderança, associado também a técnicas de dinâmica de grupo, que visavam desenvolver competências de relacionamento interpessoal.

Ao longo de uma década, em que sete desses treinamentos (seis para a EN – 2002, 2003, 2005, 2007, 2008 e 2012 – e um para o Colégio Naval - 2010) foram ministrados, passou-se por uma série de evoluções e de adaptações, em busca do formato ideal de treinamento que melhor respondesse às necessidades dos Oficiais, bem como às exigências da missão da Escola, e que, também, fosse operacionalmente viável, tendo em vista a árdua rotina dos Oficiais, e apresentasse para eles credibilidade, conquistando sua genuí-

na adesão. Os treinamentos posteriores a 2002 foram realizados por iniciativa da Superintendência de Ensino da EN, sempre com a autorização do Comandante da EN. Somente em 2010, houve, pela primeira vez, uma solicitação formal de treinamento por parte do próprio Comandante do Corpo de Alunos, no caso, do Colégio Naval. A esta demanda seguiu-se, em 2011, uma solicitação de treinamento oriunda também do setor ComCA, desta vez, da Escola Naval, o que pode ser interpretado como um indício importante de reconhecimento, pelo público-alvo, da necessidade e da validade do treinamento oferecido. Depois das diversas experiências, chegou-se a um formato de treinamento mais operacional, alinhado com as 25 orientações práticas de conduta contidas na publicação “Voga para os Oficiais da Escola Naval”. Esta foi elaborada, em 2007, por determinação do Comandante da EN, àquela época, Contra-Almirante Arnon Lima Barbosa, com a finalidade precípua de nortear o cumprimento da missão dos Oficiais, designados para a EN, enquanto líderes educadores.

Cabe esclarecer que, a partir de 2002, a Escola Naval passou a contar com uma equipe de liderança, lotada no Centro de Ensino de Ciências Sociais da Superintendência de Ensino. Além do CMG (Ref) Júlio Roberto Gonçalves Pinto, Coordenador da Área de Formação Humanística e coautor dos Manuais de Liderança (DEnsM-1005) e de Estudo de Casos (DEnsM-1006), ingressaram na Escola, àquela época, mais dois Oficiais: um, da Armada, e outro, do Quadro Técnico. O CMG (RM1) Jayme Pessôa da Silveira Neto, experiente Oficial Submarinista, foi Comandante do Aviso de Instrução “GM Jansen”, Encarregado da Turma de Guardas-Marinha/86, na primeira viagem do Navio-Escola “Brasil”, ComCA da EN, em 1998, e se graduou, posteriormente, em Psicologia. A própria autora é Oficial Psicóloga do Quadro Técnico, com Especialização em Psicologia Organizacional, pela FGV, tendo cursado, por indicação da Marinha, o Mestrado em Psicologia Social, pela UFRJ, com dissertação relativa ao tema liderança militar, no qual se especializou. Mais recentemente, em 2009, juntou-se à equipe o CMG (RM1-FN) Paulo R. Ribeiro da Silva. Militar operativo e competente, além de muito estudioso, foi o primeiro Oficial a participar, pela MB, em operações de Paz da ONU (UNAVEM - Angola), em 1989, como observador e um dos primeiros Oficiais a enviar tropa para operações de paz da ONU, em 1995 (Angola - Calomboloca), quando comandava o Bata-

lhão de Engenharia de Fuzileiros Navais. Comandou, também, por dois anos, o CADIM (Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia), oportunidade em que foi encarregado, dentre outros eventos significativos, de receber e hospedar o Exmo. Sr. Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, por sete períodos sucessivos.

Contando com a participação desta equipe e com o apoio de sucessivos Chefes, Superintendentes de Ensino e Comandantes, de 2002 até os dias atuais, diversos projetos de liderança, além das disciplinas curriculares ministradas aos Aspirantes e dos treinamentos voltados para os Oficiais do Setor ComCA, foram implementados na Escola Naval e encontram-se em andamento, tais como: site de liderança na página da EN na intranet, treinamento de liderança para Aspirantes Adaptadores, projeto de debate de filmes de liderança e ética em dias de Prática Profissional Naval com os terceiro e quartanistas, palestras sobre cultura militar-naval, ética e liderança para docentes e Oficiais RM2 recém-ingressos na EN etc.

Em seguida, será abordada a metodologia empregada no Ciclo de Palestras de Psicologia e Liderança para Oficiais Educadores do Comando do Corpo de Aspirantes da Escola Naval, incluindo-se os seguintes tópicos: planejamento, objetivos, programa, técnicas, avaliação e resultados.

O RELATO DA EXPERIÊNCIA

Passa-se à descrição sumária deste último treinamento, realizado em 2011, a pedido do Comandante do Corpo de Aspirantes da EN, CMG Herman Stroub, e com a participação deste, que em muito contribuiu para os bons resultados obtidos.

► PLANEJAMENTO E PASSOS PRELIMINARES

O planejamento do treinamento foi antecedido pela aplicação, para os oficiais do ComCA, de um breve questionário sobre preferências relativas à carga horária, aos dias e horários do treinamento e temas a serem tratados. Foi oferecida uma lista de sugestões de temas e a possibilidade de incluir outros. Aqueles que despertaram maior interesse dos Oficiais foram: estudos de casos, atualização teórica em liderança, novos desafios da liderança militar, aplicação de recompensas e punições na formação militar, inteligência emocional.

A partir do levantamento desse questionário, foi planejado o treinamento, cuja proposta foi submetida

à apreciação do Superintendente de Ensino, CA (RM1) Guilherme Mattos de Abreu, e do Comandante da Escola, CA Leonardo Puntel. Uma vez aprovado, foi realizado um treinamento, desenvolvido em dez encontros, dois por semana, com uma média de uma hora e meia de duração, totalizando uma carga horária de, aproximadamente, quinze horas.

► OBJETIVOS

- Alinhar a atuação dos Oficiais que servem na EN, como líderes educadores, com a 13ª diretriz da Estratégia Nacional de Defesa, com a diretriz P-7 (liderança) das Orientações do Comandante da Marinha (ORCOM), com os preceitos da Doutrina de Liderança da MB (EMA-137) e com a publicação “Voga para os Oficiais da EN” (EN-01) e promover atualização teórica sobre o tema, compatível com as publicações citadas e com o atual currículo de liderança ministrado aos Aspirantes da EN.
- Fornecer uma base teórica de Psicologia e Educação para o exercício de funções em OM de formação.

► PROGRAMA E METODOLOGIA

O conteúdo programático do treinamento incluiu os seguintes tópicos: apresentação de publicações que norteiam liderança nas Forças Armadas (FFAA)/MB; atualização teórica em liderança; especificidades e novas tendências da liderança militar; inteligência emocional e desenvolvimento de competências de liderança; bases psicológicas da liderança; psicologia da aprendizagem e emprego de incentivos (recompensas e punições); sociedade contemporânea e “geração Y”; psicologia da juventude e adaptação do jovem à vida militar; motivação para a carreira militar; ética e a forja do caráter na formação militar; e voga para Oficiais educadores (orientações práticas).

A metodologia empregada envolveu, basicamente, exposição teórica, estudos de casos e debates. Podem-se citar, como exemplos de atividades realizadas, a discussão de trechos de filmes sobre educação e liderança, como “Coach Carter: Treino para a Vida”, o debate de dilemas éticos do cidadão comum e da rotina dos Aspirantes e estudos de casos reais ocorridos na Escola Naval e em outras Academias Militares, tratando de situações como furto de uma prova ou motim de alunos.

Embora o treinamento tenha sido precedido por todo um planejamento, a autora logo percebeu que seria importante se manter atenta às dificuldades e às necessidades contingenciais daqueles Oficiais do Setor

ComCA, adaptando a programação às demandas e urgências do grupo. Assim, várias atividades e providências não previstas inicialmente foram incluídas ao longo do processo. Ao se discutir a motivação dos Aspirantes para a carreira militar, por exemplo, naturalmente a discussão evoluiu para a motivação em geral do Oficial na MB e na EN, discutindo-se também os entraves e as dificuldades práticas do exercício das funções de Oficial educador em OM de formação. Para lidar com estas questões, foi elaborado um instrumento de “Pesquisa de Opinião” que solicitava que os participantes do treinamento respondessem à seguinte questão: “Cite as principais dificuldades (de ordem pessoal e/ou institucional) que encontra para atuar como um Oficial Educador, junto aos Aspirantes, colocando em prática os princípios apresentados na publicação EN-01 (Voga para os Oficiais da Escola Naval) e os conteúdos debatidos durante o presente Ciclo de Palestras”. Em seguida, os participantes deveriam sugerir linhas de ação para superar as dificuldades apontadas.

Outro exemplo de prática incluída durante o treinamento foi uma atividade de “consultoria” ao Comandante do Corpo de Aspirantes e a decorrente seleção de estudos de casos pontuais, visando intervir em situações específicas do Setor, em consonância com a visão do Comandante do Corpo de Aspirantes, alinhando procedimentos e aperfeiçoando determinadas competências dos Oficiais.

Ao final do treinamento, um dos Oficiais participantes levantou, como dificuldade para o seu aperfeiçoamento, a limitação de “feedback” sobre o desempenho na função. A exemplo do que já ocorre na área acadêmica, na qual a realimentação dos docentes (militares e civis) pelos Aspirantes integra o SAVSEN (Sistema de Avaliação do Sistema de Ensino Naval), foi elaborado, experimentalmente, e com base nos 25 preceitos da Publicação “Voga para os Oficiais da Escola Naval”, um modelo piloto de Inquérito Pedagógico de Feedback para Oficiais Educadores do ComCA da EN acompanhado de modelo de Folha de Levantamento de Resultados. Este instrumento foi disponibilizado, informalmente, para os Oficiais participantes interessados.

Foi elaborado também um relatório final sobre o treinamento, que incluiu o resultado estatístico global da “Pesquisa de Opinião” aplicada aos Oficiais sobre alguns óbices, de ordem prática, associados às atividades de Setor ComCA, bem como algumas linhas de ação que poderiam favorecer e potencializar o cumprimento de sua missão. Este foi enviado ao Coman-

dante do Corpo de Aspirantes e, com o conhecimento deste, também ao Superintendente de Ensino da Escola Naval. Algumas das conclusões desse relatório serão apresentadas, sucintamente, no tópico a seguir.

► AVALIAÇÃO E RESULTADOS

Ao todo, trinta Oficiais/Guardas-Marinha (RM2), incluindo o Comandante e o Imediato do Corpo de Aspirantes, participaram do treinamento, sendo que vinte e três destes foram certificados por terem frequentado pelo menos cinquenta por cento dos dez encontros realizados. O Comandante do Corpo de Aspirantes esteve presente em todas as palestras, o que contribuiu sobremaneira para sinalizar para os Oficiais subordinados a importância do treinamento e para concretizar o sucesso do mesmo.

Vale ressaltar que o empenho do Comandante do Corpo de Aspirantes em realizar o treinamento e sua atitude de parceria e de proatividade foram fundamentais para os bons resultados obtidos. Pequenos problemas, muitas vezes fáceis de resolver, mas que tinham impacto relevante sobre a motivação dos Aspirantes, eram prontamente equacionados e resolvidos pelo ComCA, ao serem levantados durante os encontros. Um exemplo: a “parte azul”, que é pouco valorizada como incentivo por grande parte dos Aspirantes, porque está cercada de múltiplos trâmites burocráticos, ganhou imediatamente uma “audiência VIP”, como ele próprio denominou, no horário da parada, da qual ficariam isentos, naquele dia, apenas os Aspirantes agraciados pela boa conduta. A nova voga vigorou, contudo, por pouco tempo, possivelmente, porque, com a troca de Oficiais no Setor, a memória dos motivos da alteração da rotina da audiência da “parte azul” se perdeu.

Os participantes avaliaram o treinamento como muito bom e de elevada aplicabilidade prática para a função, mas apontaram certo prejuízo no aproveitamento individual, devido às atividades paralelas simultâneas, que implicavam interrupções e ausências. Muitos sugeriram que os encontros pudessem ter prosseguimento, por entenderem que se havia criado um espaço proveitoso para reflexão e debate da missão que exerciam, de análise e estudo de situações e casos reais e de alinhamento de condutas e procedimentos entre os Oficiais do Setor ComCA.

A autora avalia, ainda, que este tipo de treinamento contribui para melhorar a integração entre os edu-

cadores da Superintendência de Ensino e aqueles do Comando do Corpo de Aspirantes e para aumentar a consistência entre o currículo teórico de liderança apresentado aos Aspirantes e a prática desta.

Analisando-se os resultados da “Pesquisa de Opinião” aplicada aos Oficiais do ComCA e levando em conta, ainda, a experiência desta instrutora em diversos outros treinamentos similares ao longo de dez anos na Escola Naval, verifica-se, reincidentemente, que os Oficiais que desempenham a função de formadores no Comando de Aspirantes percebem que suas atividades sofrem atrito pelo acúmulo de atividades paralelas, especialmente, administrativas, e pela proporção elevada de Aspirantes a cargo de cada Oficial, sendo que, nos últimos anos, esta situação vem-se agravando, em função do aumento do número de Aspirantes. O total de Aspirantes se elevou de uma média de aproximadamente 750 para os atuais quase 900, sem alteração correspondente do número de Oficiais do ComCA. Embora a missão de formar os Oficiais para os primeiros postos da carreira seja inexoravelmente cumprida pela Escola e pelos competentes e dedicados Oficiais do ComCA, é difícil avaliar as possíveis perdas, a médio e longo prazos, em termos de qualidade da formação, quanto aos inúmeros aspectos intangíveis e subjetivos desta, tais como nível de comprometimento e de motivação para a carreira dos jovens Oficiais e consolidação de um caráter militar e de valores éticos compatíveis com a profissão militar e com a Instituição MB, que cada vez mais trafega na contramão do individualismo, hedonismo, imediatismo e materialismo, que prevalecem na sociedade contemporânea e que competem com a vocação militar.

Dentre as linhas de ação sugeridas pelos Oficiais, foi mencionada a possibilidade de se empregar os Oficiais RM2 como auxiliares dos Comandantes de Cia. Esta linha de ação poderia ser implementada, experimentalmente, sem alteração da tabela de lotação ou do efetivo e sem necessidade de requisitar reforços de pessoal, apenas empregando o elevado número de Oficiais RM2 embarcados e já disponíveis no Departamento de Educação Física e Esportes (DEFE), departamento do próprio Corpo de Aspirantes. Essa designação poderia ser efetuada, inicialmente, meramente no nível da delegação de tarefas, sem qualquer alteração ou criação formal de função e sem mudança de organograma, a título de experiência e sob criteriosa avaliação. Os Oficiais do DEFE poderiam empenhar-se nas tarefas apenas burocráticas e administrativas durante a manhã,

com contato limitado com os Aspirantes, que estariam em aula, podendo permanecer em suas atividades-fim de treinamento físico-militar e treinamento de equipes à tarde, mantendo a rotina já em vigor. Isto aumentaria a disponibilidade de tempo e o contato dos Comandantes de Companhia e de Batalhão, modelos e formadores por excelência, com os Aspirantes. Esta linha de ação, s.m.j., poderia, pelo menos, minimizar o problema levantado e atenderia ao critério de aceitabilidade, na medida em que não consiste em “terceirizar” a formação do Oficial de Escola para jovens e inexperientes GM/Oficiais RM2, mas em desvencilhar o Oficial de carreira do ComCA de tantas atribuições secundárias, porém urgentes, que competem com sua missão precípua, liberando estes Oficiais de carreira para um maior contato com os Aspirantes em formação.

Embora os treinamentos realizados venham sendo bem avaliados pelos participantes, os meios para a realização de um trabalho de excelência possivelmente vão além do preparo e do treinamento. Acredita-se que, para que os conteúdos disseminados no Ciclo de Palestras se tornem realidade, aperfeiçoando, de fato, ainda mais, a prática da formação dos Aspirantes pelo Setor ComCA, é fundamental que alguns obstáculos críticos à atuação dos Oficiais sejam removidos ou, pelo menos, minorados.

CONCLUSÃO

Algumas lições foram aprendidas, ao longo dos anos, ministrando aulas de Psicologia e de Liderança para sucessivas turmas de Aspirantes, assim também como vários treinamentos para diferentes grupos de Oficiais do Comando do Corpo de Aspirantes. Ao contar essa história, pretendeu-se transmitir, para os futuros Instrutores de Liderança e Psicólogos da Escola Naval, uma experiência que possa ser repetida e aperfeiçoada no futuro. Também objetivou-se divulgar para o público-alvo de Oficiais do ComCA uma ferramenta útil para o melhor desempenho de suas funções.

Uma síntese das principais conclusões alcançadas será apresentada em seguida.

Os resultados de qualquer treinamento de liderança voltado para o exercício de funções no Setor ComCA poderiam ser potencializados se este fosse acompanhado por outras medidas complementares. Este tópico já foi abordado com maior profundidade em outro artigo da autora - “Treinamento em Liderança na formação do Oficial de Marinha – uma abordagem psicológica”-

publicado em 2005 (RMB). Algumas das medidas propostas transcendem o âmbito de ação da Escola Naval, referindo-se ao sistema de recursos humanos da MB entendido de forma abrangente. Primeiramente, parece fundamental a questão do voluntariado para este tipo de comissão, considerando-se que seria ideal também a elaboração de um perfil e a exigência de seleção psicológica para a função. O “Treinamento de Psicologia e Liderança para Oficiais Educadores” designados para o Setor ComCA, se inserido após uma pré-seleção, teria a sua eficácia ampliada, propondo-se a desenvolver competências pedagógicas de um grupo de Oficiais que já teria evidenciado potencial e interesse para tal tipo de função. Entretanto, para garantir uma relação candidato/vaga que viabilize a seleção daqueles com perfil mais adequado para a função, é imperioso aumentar a atratividade e o prestígio das funções vinculadas à formação, as quais exigem profunda abnegação e dedicação e que, por vezes, parecem não estar associadas à valorização e ao reconhecimento suficientemente compatíveis. Entusiasmo, vibração e fogo sagrado são contagiosos e constituem-se em requisitos essenciais para aqueles que atuam como modelos durante a formação. A motivação não depende apenas de cada indivíduo, mas também dos incentivos proporcionados pelo sistema de recursos humanos de cada organização.

Quanto à inserção e à metodologia do treinamento propriamente dito, a experiência mostrou que ele pode ser uma ferramenta útil para o Setor ComCA, desde que se apresente num formato objetivo, prático e operacional, sendo conduzido com certa flexibilidade, para que possa se ajustar às urgências e às demandas de cada grupo. O engajamento dos participantes é fortemente influenciado pelo comprometimento e pela presença do Comandante e do Imediato do Corpo de Aspirantes durante os encontros. Aliás, a inserção ideal do treinamento é por uma demanda do próprio Comandante do Corpo de Aspirantes, com o respaldo e a aprovação do Comandante da Escola. Os participantes devem ser previamente consultados sobre temas de interesse, a serem incluídos no programa. O treinamento deve ocorrer, preferencialmente, fora do local de trabalho, para evitar interrupções constantes, devido a atividades paralelas. Idealmente, poderia ser realizado antes que os novos Oficiais assumissem as suas funções no Setor, o que ocorre, em geral, a cada dois anos.

O desempenho dos Oficiais do ComCA é, muito provavelmente, a variável mais crítica da equação da

motivação e do moral do Corpo de Aspirantes da Escola Naval. Em alguns momentos, a perfeita harmonia entre autoridade, afetividade e entusiasmo é alcançada pelos Oficiais líderes e educadores e se reflete com clareza no semblante e nas atitudes dos Aspirantes. Em 2011, numa questão de uma prova de liderança que tratava de liderança transformacional e de carisma, um Aspirante Intendente do terceiro ano escreveu: “O ComCA é um líder que apresenta carisma e o Corpo de Aspirantes confia nele plenamente e o tem como referência.” Somente líderes vocacionados e treinados para atuarem

como educadores estarão à altura do desafio da epígrafe, vislumbrado por Dixon: formar militares disciplinados sem “quebrar” o caráter dos futuros Comandantes. Para tanto, é preciso aprender a educar. Educar canalizando adequadamente a agressividade e a rebeldia, desenvolvendo o autocontrole e o “endurance” e preservando a iniciativa, o autorrespeito, a coragem moral e o senso de justiça, que devem caracterizar o líder militar.

Encerra-se este artigo com a transcrição, abaixo, das 25 orientações básicas contidas na publicação *Voga para os Oficiais da Escola Naval*.

- 1º) Pratique uma liderança inspiradora, que atribua sentido ao exercício da profissão militar e às tarefas exigidas dos Aspirantes durante a rotina de formação – os “porquês” e “para quês” são fundamentais.
- 2º) Demonstre entusiasmo profissional e mantenha acesa a chama do idealismo.
- 3º) Colabore para elevar e manter elevado o moral do Corpo de Aspirantes e da tripulação da Escola Naval.
- 4º) Ensine o Aspirante a ter autoconfiança.
- 5º) Aprenda a comunicar-se com correção e eficiência.
- 6º) Seja exemplo: “Nada do que você disser vai valer mais do que o que você fizer.”
- 7º) Persiga a coerência entre o discurso oficial da Instituição – valores e preceitos expressos – e os critérios para atribuição de mérito e aplicação de prêmios e punições aos Aspirantes.
- 8º) Pratique a abnegação.
- 9º) Estimule o companheirismo e a primazia do bem comum sobre o individualismo.
- 10º) Seja exigente, perseguindo a melhoria contínua.
- 11º) Empregue com bom senso a sua autoridade legal.
- 12º) Cultive a obediência da autodisciplina.
- 13º) Se for preciso punir para impor a disciplina, o que não é desejável, seja justo, não deixe rastros de rancor.

- 14º) Aja com firmeza, mas tenha paciência, compreensão e tato.
- 15º) Mantenha o autocontrole, evitando perdê-lo, principalmente, no relacionamento com os Aspirantes que você deve liderar.
- 16º) Dirija-se ao Aspirante com correção e evite palavras de baixo calão.
- 17º) Conheça os Aspirantes e demonstre verdadeiro interesse pelo seu aperfeiçoamento e bem-estar.
- 18º) Conquiste lealdade por meio de ações e bons exemplos.
- 19º) Nunca desprestige a cadeia de comando.
- 20º) Mantenha os Aspirantes bem informados, evite que rumores e boatos se espalhem. Seja honesto, mesmo que a verdade não lhe seja favorável.
- 21º) Promova a interiorização crítica e reflexiva de valores éticos.
- 22º) Estimule e reconheça as demonstrações do atributo coragem moral.
- 23º) Apoie e estimule a iniciativa do Aspirante e combata a mentalidade “erro-zero”.
- 24º) Elogie o trabalho bem feito, assim como o esforço sincero para cumprir a missão, mesmo que o objetivo pretendido não tenha sido alcançado.
- 25º) Estimule os Aspirantes a apresentarem soluções para os problemas.

BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. Estado Maior da Armada. EMA-137. *Doutrina de Liderança da Marinha*. Brasília: EMA, 2004.
- _____. Escola Naval. EN-01. *Voga para os Oficiais da Escola Naval*. Rio de Janeiro: EN, 2007.
- _____. *Estratégia Nacional de Defesa*. 2.ed. Brasília-DF, 18 dez. 2008.
- DIXON, Norman F. *On The Psychology of Military Incompetence*. London: Futura Publications Limited, 1979.
- GARDNER, John W. *Liderança*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1990.
- NOBRE, Erica B. (Dissertação de Mestrado) *Crenças de superiores e subordinados sobre o perfil do líder militar-naval brasileiro neste final de século*. UFRJ, 1998.
- _____. *Treinamento em Liderança na Formação do Oficial de Marinha – uma abordagem psicológica*. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v.125 (10/12), p. 161-169, out/dez. 2005.



DEFESA E DIPLOMACIA – O BRASIL E AS MISSÕES DE PAZ DA ONU

Aspirante Víctor Luiz Meirelles de Souza

Constituindo-se em um singular e dinâmico instrumento de estabilização e mantenedor da paz em áreas de conflito, as operações de paz da Organização das Nações Unidas (ONU) visam auxiliar países que se encontram devastados por conflitos, tornando-se uma importante ferramenta ao criar condições para que essas nações alcancem uma paz permanente e duradoura. A missão de paz pioneira das Nações Unidas foi estabelecida em 1948, quando o Conse-

lho de Segurança autorizou a preparação e o envio de militares da ONU para o Oriente Médio, a fim de monitorar o Acordo de Armistício entre Israel e seus vizinhos árabes. Desde então, 63 operações de paz das Nações Unidas foram criadas. Com o passar do tempo, as operações de paz evoluíram tanto em estrutura quanto em emprego, atuando em diferentes panoramas políticos, de acordo com as diferentes necessidades da área de conflito. Criadas em meio ao

contexto da Guerra Fria, a princípio se limitavam à manutenção de acordos de cessar-fogo e ao alívio de tensões sociais, cooperando com ajuda humanitária local e angariando esforços para que se resolvessem os conflitos de forma pacífica. Inicialmente, eram formadas por observadores militares e contingente militar de leve armamento, com a função de monitorar o cessar-fogo e os acordos de paz. Com o fim da Guerra Fria, o emprego das missões de paz mudou radicalmente, devido não somente ao novo cenário político global, mas também às novas formas de conflito e às transformações pelas quais o mundo estava passando. A ONU teve de expandir seu campo de atuação, alterando o emprego estratégico de suas tropas e a tarefa das operações de paz. As missões “tradicionais” envolvendo somente tarefas militares foram substituídas por operações de caráter “multidimensional”, criadas para assegurar o estabelecimento de acordos de paz de grande abrangência e auxiliar a estabelecer pilares para uma paz sustentável. Hoje, as operações realizam um grande escopo de tarefas nos mais diversos âmbitos, desde ajudar a constituir ou instituir governos legítimos, gerenciar o cumprimento dos direitos humanos, assegurar reformas de base social, política, econômica, entre outras, até o desarmamento, desmobilização e reintegração de ex-combatentes nos países em conflito. Atualmente, as operações de paz da ONU são um símbolo de um mundo preocupado em preservar e promover a paz, atuando de maneira a proteger a população de regiões em guerra, assessorar e influenciar as partes beligerantes e trabalhar para a pacificação das áreas de tensão em todo o mundo.

O BRASIL E AS MISSÕES DE PAZ

O Brasil, imbuído em sua política pacífica no que diz respeito a conflitos internacionais, participa de missões de paz da ONU desde a década de 1950. Entre 1957 e 1967, o Brasil participou da 1ª Força de Emergência das Nações Unidas (UNEF 1), com o Batalhão Suez, que visava apaziguar a tensão entre egípcios e israelenses na península do Sinai e nas proximidades do Canal de Suez. Durante os dez anos no Egito, o Brasil enviou mais de seis mil soldados, exercendo o Comando Operacional da missão entre 1965 e 1966. Nas décadas seguintes, o país atuou nos mais diversos terrenos na Ásia, África e América, com destaque para a atuação nos países lusófonos, como Moçambique e Angola. Além de cooperar para a manutenção da paz nesses países, o Brasil participou

também na reconstrução e na reestruturação das instituições legais nacionais, constituindo um elo de cooperação e de amizade com os novos governos. Só em Angola, em 1995, o Exército Brasileiro enviou mais de mil homens, entre eles vários médicos, enfermeiros e engenheiros.

Em 1999, militares brasileiros tiveram papel destacado na missão enviada ao Timor Leste, a fim de garantir a paz quando da ocasião da sua independência. Observadores foram enviados à região a fim de assegurar a legitimidade do referendo sobre a emancipação do país. Quando da eclosão de guerrilhas armadas apoiadas pelo governo da Indonésia, uma missão militar fora organizada, com participação brasileira, uma vez que nossas autoridades já se encontravam entrosadas com as autoridades locais. O fato de o Timor também ser uma nação lusófona estreitou ainda mais a relação dos soldados brasileiros com a população e cooperou sobremaneira para conscientizar seus habitantes de que a ONU tinha como principal e único objetivo estabelecer a paz e a prosperidade na área. O Brasil conduziu a missão de paz no Timor de 1999 a 2006, assegurando o direito à liberdade e à democracia para aquele povo.

Destaquemos ainda a atuação de nossos observadores espalhados por várias partes da Ásia, Europa e América Central, além daqueles que trabalharam para a solução pacífica dos problemas fronteiriços entre Equador e Peru, que voltaram a eclodir. A participação nas diversas missões de paz trouxe ao Brasil considerável prestígio internacional junto às Nações Unidas e à comunidade internacional. O nosso país hoje é referência no que diz respeito a estruturar, gerenciar e comandar uma missão de paz, angariando respeito à nossa política externa e aumentando a projeção do país no cenário mundial. Atualmente o nome do Brasil aparece em primeiro plano quando surge a necessidade de um agente forte e competente para comandar uma operação de pacificação em qualquer lugar do mundo. Uma prova disso é o fato de o Brasil ter assumido, em 2004, a Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH), estando à frente do contingente de várias nações, quando do período de anarquia vivido pelo país a partir da partida do ex-presidente Jean-Bertrand Aristide. Outra prova da importância do Brasil nesse campo é a sua recente nomeação para comandar a Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (FTM – UNIFIL).

A MARINHA DO BRASIL NAS MISSÕES DE PAZ

A Marinha do Brasil (MB), no âmbito das missões de paz das Nações Unidas, tem como agente principal o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN). A participação da Marinha é efetiva desde as primeiras missões, com o envio de observadores internacionais ou com a participação de tropas, como ocorreu em Angola, em 1995, na Missão de Verificação das Nações Unidas em Angola (UNAVEM – III). Aquela missão durou seis meses e empregou militares de várias nacionalidades, contribuindo sobremaneira para a experiência dos nossos combatentes.

Ainda em 1995, observadores do CFN participaram da Missão de Observadores Militares Equador-Peru (MOMEPE), cooperando para o apaziguamento das tensões crescentes entre os dois países no que dizia respeito às questões fronteiriças. Também com observadores, a Marinha esteve presente nas principais missões de paz da ONU na antiga República da Iugoslávia, em 1999, que contaram com a participação de vinte e dois países. Ressalta-se que naquele momento a Iugoslávia vivia um momento de crescente tensão entre as suas até então seis repúblicas constituintes, tendo a situação eclodido em conflito armado quando da invasão do Exército sérvio à província do Kosovo.

Atualmente, a MB participa de duas missões de paz de extrema importância: a Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti e a Força Interina das Nações Unidas no Líbano, onde exerce o Comando da Força-Tarefa Marítima.

MINUSTAH – A MARINHA ATUANDO NO HAITI

► ANTECEDENTES

No ano de 2001, a eleição presidencial no Haiti teve como vencedor Jean-Bertrand Aristide, em um pleito sem grandes ícones políticos e no qual menos de 10% da população votou. A oposição então se negou a aceitar o resultado, criando assim um impasse que levaria o país a uma séria crise política. Em 2004, em meio a tensões crescentes e pressionado pela comunidade internacional, principalmente pela Organização dos Estados Americanos (OEA) e Comunidade das Repúblicas do Caribe (CARICOM), Aristide concordou em dissolver seu gabinete ministerial. Ainda assim, a oposição continuava insatisfeita e promovia carreatas e protestos contra o governo de Porto Príncipe. A violência generalizada explodiu em fevereiro daquele ano,

na cidade de Gonaives, e rapidamente se alastrou pelo país. Em consequência, as forças rebeldes começaram a ocupar as principais cidades do país, sem nenhuma resistência. Os Estados Unidos e a França culpavam o presidente Aristide pela crescente onda de violência; este, por sua vez, acusou a oposição de incitar e financiar a atuação dos rebeldes. No decorrer da crise, o apoio político de Aristide se esvaziou e ele renunciou, fugindo para a República Centro-Africana. Imediatamente, o Conselho de Segurança das Nações Unidas se reuniu e aprovou a Resolução nº 1.592, de 2004, que solicitou a criação de uma força internacional para assegurar a paz e a ordem no Haiti. Após negociações, o Brasil assumiu o Comando da então recém-criada MINUSTAH.

► A MISSÃO

Cumprindo a determinação do Ministério da Defesa e em conformidade com o capítulo VII da Carta das Nações Unidas, a Marinha do Brasil, através do CFN, participa da MINUSTAH com o envio de soldados, suprimentos, materiais de construção, equipes médicas e de engenharia. Como tropa de vanguarda, os Fuzileiros Navais realizam no Haiti um trabalho de manutenção de paz, policiando, patrulhando e explorando regiões sensivelmente violentas, guetos e comunidades paupérrimas, exercendo um papel não só de combate aos agentes beligerantes mas também humanitário e social. O contingente do CFN complementa as tropas do Exército Brasileiro, o grosso do efetivo brasileiro no Haiti. Os conflitos na capital, nas principais cidades e no interior são constantes, uma vez que os grupos de rebeldes e facções criminosas continuam espalhados por todo o país. Para tornar a situação ainda mais difícil, em janeiro de 2010, um grande terremoto praticamente destruiu o país, ou voltou a destruir aquilo que já havia sido reconstruído após as tensões de 2004. Além de reconstruir e garantir a pacificação, a força de paz voltou seus trabalhos para a arrecadação de mantimentos. Uma crise de abastecimento sem precedentes atingiu o país após o terremoto, e o Haiti viu suas principais conexões obstruídas, armazéns, mercados, celeiros e fazendas destruídos e sua população desorientada. Dos nove milhões de habitantes, 70% não têm emprego e a metade é analfabeta. A Marinha cooperou para que alimentos, remédios e produtos de higiene pessoal, chegassem ao país através de seus navios. Os soldados brasileiros estabelecidos na região distribuíram os mantimentos entre as mulheres. Em um lugar onde mulheres e crianças gozam de pou-



Soldados brasileiros em patrulha no Haiti

quíssimos direitos e exercem um papel subalterno em relação aos homens, as tropas da ONU viram a necessidade de distribuir os víveres apenas entre elas, que após a distribuição eram escoltadas até as suas casas. Como já dito anteriormente, a Missão de Paz no Haiti assume a face que as operações de pacificação realizadas pela ONU assumiram após o fim da Guerra Fria, onde não só o papel militar é relevante, mas também o social e o humanitário. Hoje há no Haiti empreiteiras, engenheiros, arquitetos, médicos, professores, educadores, profissionais de administração, eletricitas, bombeiros, entre outros, e muitos deles militares das tropas de estabilização, que cooperam não só para a paz mas também para a reconstrução do país e para a dignidade de seu povo. Dessa maneira, o Brasil mantém seu compromisso de garantir a paz na região, sempre obedecendo às diretrizes das Nações Unidas e se guiando pelos principais objetivos da missão, que são:

Estabilizar o país.

Pacificar e desarmar grupos guerrilheiros e rebeldes.

Promover eleições livres e informadas.

Formar o desenvolvimento institucional e econômico do Haiti.

UNIFIL – DESAFIO PARA MANTER A PAZ ATRAVÉS DO MAR

► ANTECEDENTES

A UNIFIL foi constituída após um ataque israelense de grande envergadura contra o Líbano. Israel alegou à época que procurava proteger a fronteira norte do país contra possíveis combatentes e guerrilheiros da Organização para a Libertação da Palestina (OLP), que se encontravam escondidos em território libanês. Criada pelo Conselho de Segurança da ONU através da Resolução nº 425, de 19 de março de 1978, a UNIFIL tinha como objetivo ajudar o Exército libanês a se mobilizar ao longo da fronteira com Israel e velar pela instauração da paz na faixa de fronteira. Ao ser criada, contava com mais de seis mil soldados, número esse que chegou a sete mil em meados de 1982. Israel só desocupou a região em maio de 2000, 22 anos após a criação da força, que finalmente assumiu a missão que recebera do Conselho de Segurança. Infelizmente, a situação na região continua tensa, além da própria situação interna do país. Composto por diferentes grupos étnicos de religiões distintas, o Líbano vive sob um regime de tensão. O governo central não consegue resolver os anseios tanto de sua própria base

aliada quanto da oposição; os muçulmanos, maioria da população, pedem o fim dos direitos dos cristãos e desejam um governo fundamentalista. Além disso, há ainda a presença de milícias, grupos rebeldes armados e organizações terroristas em território libanês. A situação tornou-se mais tênue com as recentes revoltas contra os governos autoritários do norte da África e do Oriente Médio, na chamada “Primavera Árabe”. A Síria, país fronteiriço ao Líbano, passa por um momento conturbadíssimo, vivendo em meio a uma guerra civil sem precedentes. Todos esses fatores cooperam para a apreensão de que uma insurgência de grupos radicais da região acabe por eclodir, acionando um perigoso mecanismo de guerra total entre as nações da região. Em 2006, o Líbano ainda viveu uma guerra, mergulhando o país numa grave crise econômica e deixando deficitárias suas defesas tanto em terra quanto no mar. A fim de evitar um agravamento no quadro político do país, a UNIFIL criou uma Força-Tarefa Marítima (FTM) para a região, com o objetivo de impedir transferências ilegais e o contrabando de armas para grupos rebeldes, terroristas e fundamentalistas. As zonas de patrulha da FTM se localizam sempre fora das 12 milhas marítimas do mar territorial libanês, dentro do

qual atua exclusivamente a Marinha daquele país. A FTM patrulha uma área duas vezes maior que o próprio território libanês e tem de lidar com constantes ameaças todos os dias, como navios querendo furar o bloqueio imposto pela Força-Tarefa, embarcações miúdas que tentam ludibriar os radares e caças das nações vizinhas, estes constituindo a ameaça mais perigosa às embarcações a serviço da ONU.

► ATUAÇÃO DO BRASIL NA UNIFIL

O Brasil, devido ao grande sucesso angariado pela missão desempenhada no Haiti, foi indicado pela ONU, em 2010, para chefiar a Força-Tarefa Marítima da UNIFIL. Aprovada a participação da Marinha pela Câmara dos Deputados, em fevereiro de 2011, o Brasil assumiu o Comando da FTM – UNIFIL por intermédio do Contra-Almirante Luiz Henrique Caroli. Esta Força-Tarefa é a primeira experiência da ONU no que se refere ao emprego de uma esquadra em uma missão de paz. Composta por nove navios, sendo três deles da Alemanha, dois de Bangladesh, um da Grécia, um da Turquia e um da Indonésia, além da Fragata “Liberal”, a FTM – UNIFIL tem como principal missão gerenciar e monitorar a entrada e saída



Força-Tarefa Marítima da UNIFIL



Fragata “União” em serviço na UNIFIL

de embarcações de águas libanesas, tráfego que gira em torno de quarenta e uma mil embarcações desde a criação da Força, sendo que mais de mil e quinhentas delas já foram encaminhadas às autoridades libanesas. A FTM – UNIFIL fornece, ainda, treinamento de pessoal e equipamentos e exercícios conjuntos com a Marinha Libanesa com o objetivo de reforçar as capacidades libanesas de patrulha naval. Além disso, a FTM assumiu as mais variadas tarefas, desempenhando papel importante nas operações de busca e salvamento após naufrágios e em monitoramento de aeronaves, que abrange tanto aquelas avariadas e que possam ter caído no mar ou ao longo da costa libanesa como aeronaves não autorizadas a voar no espaço aéreo libanês. Dotadas de equipamentos modernos, principalmente após o amplo projeto de modernização denominado MODFRAG, as Fragatas da Classe “Niterói” foram especialmente designadas para atuar na Força-Tarefa Marítima, sendo a primeira delas a incorporar na missão a Fragata “União”. Esta desempenhou com maestria suas funções de patrulha naval, inspeção naval, monitoramento de embarcações, controle do tráfego marítimo e monitoramento de aeronaves não identificadas, além de prover treinamento a marinheiros e oficiais libaneses, realizar exercícios conjuntos com a Marinha daquele país e, ainda, constituir-se no Navio Capitânia (*flagship*) da FTM – UNIFIL. Após oito meses, a Fragata “União” foi rendida por sua irmã de classe, a Fragata “Liberal”. A “Liberal”, dotada dos mesmos sistemas eletrônicos e de armas da “União”, dá continuidade ao

trabalho exercido por sua antecessora. Devido à peculiaridade da missão, a cada novo exercício de que ela participa, a Marinha do Brasil é sempre exposta a novos desafios e a novos requisitos operacionais que ainda não são tão comuns na área do Atlântico Sul, mas que já o são nos chamados “pontos quentes” do globo, como o Golfo de Áden, Golfo Pérsico, Mar Meridional da China, entre outros. O combate a ameaças assimétricas, como barcos-bomba, minas artesanais e lanchas explosivas suicidas, por exemplo, e as abordagens de inspeção e de presa são algumas dessas novidades. É claro que os navios se encontram preparados e a tripulação adestrada para esse tipo de emprego. Guarnecidas com sua “dotação de guerra”, as Fragatas classe “Niterói” que atuam no Líbano estão em elevado nível de excelência, tanto no material humano quanto nos equipamentos, o que as torna aptas a realizar com primazia a sua missão.

ANSEIOS DO BRASIL NAS MISSÕES DE PAZ

A participação brasileira nas missões de paz tem um papel fundamental para a política externa nacional. Nosso país, com cada vez mais destaque no cenário internacional, tem a necessidade de se fazer presente política, econômica e militarmente no mundo e de atender aos anseios da comunidade global. Com forte tradição pacifista, o Brasil hoje é requerido em muitos locais para remediar conflitos e servir de agente apaziguador em áreas de tensão, muito devido ao longo histórico em defesa do diálogo e da paz. Além disso, estando cada vez mais interessado em se destacar no cenário mundial, o Brasil adquire uma voz mais forte e ativa nas Nações Unidas, tornando legítimo nosso pleito quanto a ocupar uma cadeira permanente no Conselho de Segurança da ONU.

A participação do Brasil nas operações de paz também coopera para o melhor adestramento e preparação de nossos soldados e marinheiros ao colocá-los efetivamente em terreno hostil e em contato com todas as atuais técnicas inerentes ao combate.

Não podemos deixar, ainda, de destacar o grande papel social e humanitário que nossos soldados desempenham em solo estrangeiro, que contribui para levar os ideais de liberdade e democracia a todas as nações oprimidas e ajuda às regiões mais carentes do globo, elevando o nome do Brasil no cenário internacional.

CONCLUSÃO

As missões de paz das Nações Unidas ainda estão em contínua evolução em sua percepção conceitual e em sua organização, tudo isso para responder a novos desafios e realidades políticas. Em face à crescente demanda por missões cada vez mais complexas e peculiares, nos últimos anos a ONU tem sido cobrada e desafiada como nunca antes. O labor vigoroso da Organização tem o intuito de fortalecer sua capacidade de gerenciar e dar sustentabilidade às operações e, deste modo, contribuir para sua mais importante função: manter a segurança internacional e a paz mundial. O Brasil, convencido do seu papel de mantenedor da paz, coopera diuturnamente para que as operações de paz alcancem um elevado nível de sucesso e objetivos cumpridos, proporcionando que os povos do globo possam viver em condições dignas de liberdade e democracia, sem guerra e conflitos, e que, sob a égide

de uma grande e pacífica comunidade internacional, possam atingir o nível ideal de desenvolvimento e bem-estar a que todos nós temos direito.



Soldado brasileiro e menino haitiano. A atuação brasileira nas missões de paz vai muito além do papel militar

BIBLIOGRAFIA

AGUILAR, Sérgio Luiz Cruz (Org.). *Brasil em Missões de Paz*. São Paulo, Ed. Usina do Livro, 2005, 241 p.

BASE MILITAR WEB MAGAZINE, www.basemilitar.com.br. *Fragata União na UNIFIL: A maior cartada geopolítica do Brasil nas últimas décadas*. Acessado em 25 de agosto de 2012.

BRASIL, GOVERNO FEDERAL. Brasil no Exterior. Portal Brasil na internet, www.brasil.gov.br. Acessado em 19 de agosto de 2012.

_____, MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *A palavra do Brasil nas Nações Unidas (1946-1995)*, Brasília, FUNAG, 1995, 596 p.

CARDOSO, Afonso José Sena. *O Brasil nas Operações de Paz das Nações Unidas*. Brasília. Ed. FUNAG, 1998, 168 p.

FONTOURA, Paulo Roberto Campos Tarrisse da. *O Brasil e as Operações de Manutenção da Paz das Nações Unidas*.

FREIRE, Maria Raquel (org.). *Política Externa: As Relações Internacionais em Mudança*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

OLIVEIRA, Lairton Ribeiro de. *As Operações de Paz das Nações Unidas e seu regramento Jurídico*. Santa Maria, Monografia de Graduação, Faculdade de Direito da Universidade Federal de Santa Maria, 2005, 77 p., mimeografada.

ONU, Organização das Nações Unidas. *A ONU e a Paz*. Portal ONU BR na internet, www.un.org. Acessado em 18 de agosto de 2012.

PODER NAVAL, www.naval.com.br. Marinha do Brasil envia navio para operação de paz no Líbano. Acessado em 20 de agosto de 2012.

_____, *Fragata União incorporada à UNIFIL Maritime Task Force*. Acessado em 20 de agosto de 2012.

_____, *Fragata brasileira fará patrulhas no Líbano*. Acessado em 21 de agosto de 2012.

Brasília, Ed. FUNAG, 1999, 409 p.



CRUZADOR: UMA NAVIS RARA

CL TAMANDARÉ (C12) SAINDO À BARRA DO RIO DE JANEIRO

CMG (Ref) William Carmo Cesar

No dia 24 de agosto de 1980, por volta das 23 horas, ao largo da Cidade do Cabo, no litoral atlântico da África do Sul, o cruzador “Tamandaré”, incorporado à Marinha do Brasil em fevereiro de 1952, antigo USS CL- 49 “St. Louis” e heroico “Lucky Lou” sobrevivente dos tempos de Pearl Harbor e da campanha do Pacífico durante a II Guerra Mundial, foi a pique em meio a uma tempestade. Adquirido, em leilão, por uma firma estrangeira, após sua desativação em 1976, o bravo C-12, que estava sendo rebocado para Formosa, preferiu o pélagos oceânico a ser sucateado em um estaleiro qualquer.

Decorridos menos de dois anos do episódio acima, outro cruzador, o argentino ARA “General Belgrano”, também ex-norte-americano (CL-46 USS “Phoenix”), afundava a 150 milhas a leste da Isla de los Estados, atingido por torpedos disparados do submarino nuclear “Conqueror”, da Real Marinha Britânica, durante a guerra das Falklands / Malvinas de 1982.

Em junho de 2006, em uma inesquecível Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, embarcado no NE “Brasil” como instrutor de História Naval, tive a oportunidade de conhecer, no porto de Callao, Peru, o BAP

“Almirante Grau”, um dos últimos cruzadores ainda em atividade. Comissionado na Armada Peruana, o belíssimo ex-“De Ruyter” da Marinha Holandesa, modernizado nos anos 1985-88, inclusive com instalação de reparos para lançamento de mísseis Otomat, exibia, ainda, sua imponente bateria de quatro torres duplas de canhões Bofors de 152 mm.

Tendo compartilhado, por mais de três anos, da praça d’armas do saudoso C-12, em meu primeiro e proveitoso embarque como Oficial de Marinha, passei a nutrir grande admiração e interesse pela história desse importante navio-tipo, hoje uma *navis* rara nas Marinhas de guerra do planeta.

A GÊNESE DO NAVIO DE GUERRA

O transporte de riquezas pelos mares, desde tempos remotos, despertou a cobiça, a pirataria e provocou o choque de interesses entre mercadores rivais. Surgiram as primeiras disputas marítimas, caracterizadas por lutas nos conveses entre marinheiros e mercadores em ações de pilhagem.

Com o propósito de prover a defesa das embarcações e de suas mercadorias, soldados começaram a ser

embarcados nas naves redondas, de boca larga, utilizadas no transporte de cargas. Mas logo iria surgir o navio longo, especialmente desenhado para o combate: a galera a remo, com pouco calado, boca estreita e mais manobreira que o navio redondo.

Os fenícios foram os precursores no emprego de galeras birremes, com duas bancadas de remadores e armadas com esporão (aríete) à proa. Graças a essa pioneira arma estrutural, e também ao corvo, à catapultas e ao fogo grego, cartagineses, gregos, romanos e bizantinos puderam manter, cada um a seu tempo, o domínio do Mediterrâneo e dos mares adjacentes.

Posteriormente, navios de borda alta, multimastreados e guarnecidos com velas quadradas e latinas, e armados com canhões, deram dimensão estratégica aos poderes navais, levando potências europeias ao domínio de mares nunca antes navegados, abrindo caminho para a formação de grandes impérios no ultramar.

Das pequenas caravelas portuguesas e naus ibéricas, vieram as carracas de meados do século XVI e os galeões do século XVII, que chegaram a montar mais de três mastros.

A abordagem e a luta corpo a corpo no convés, do



CRUZADOR MIGUEL GRAU

tempo das galeras antigas e mediterrâneas, deixavam de ser prática corrente, em favor do combate à distância pelo fogo da artilharia. Nascia a linha de batalha quando as manobras de possuir o vento passaram a ser perseguidas pelos comandantes de força ofensivos. A era da vela atingia o seu auge com os superartilhados navios de linha, as belonaves capitais das principais Marinhas mundiais, como a HMS “Victory”, capitânia de Horacio Nelson em Trafalgar.

Com a introdução do vapor e do aço a bordo, fruto da Revolução Industrial, o século XIX vai assistir a uma das maiores mudanças no desenho, na construção, no armamento e, também, nas táticas e na condução da guerra naval. O projétil explosivo nos canhões navais decreta o fim dos cascos de madeira, a proteção encouraçada se torna vital para a defesa do navio e uma disputa acirrada se estabelece entre o canhão e a couraça: nascia o encouraçado, o sucessor do navio de linha.

E, ao lado dos encouraçados, outro navio-tipo de grande porte e quase tão imponente, porém mais veloz, passou a ser bastante empregado pelas Marinhas de guerra: o cruzador.

O CRUZADOR E SUA DIVERSIDADE

O termo *cruiser*, ou *cruising*, fora originalmente empregado para indicar não uma classe ou tipo de navio, mas sim a função a ele atribuída. Podia ser, por exemplo, uma fragata ou um brigue destacado para a realização de tarefas especiais, como patrulha e proteção do tráfego mercante, em operação escoteiro, isto é, isolado dos grupos e forças navais, em cruzeiros normalmente distantes e muitas vezes prolongados.

Durante a era da vela, quando os ingleses começaram a classificar os navios por classes, de acordo com seu porte, quantidade de conveses artilhados e número de canhões a bordo, os cruzadores eram os navios mais leves, mais velozes e menos artilhados do que os navios de linha, com menos de 60 canhões, portanto, não destinados a engajar na linha de combate principal, mas sim em tarefas especiais. Ao final dos anos 1880, o termo passou a ser institucionalizado na Marinha Real Britânica, que reclassificou todas as antigas fragatas e corvetas como *cruisers*.

Das últimas décadas do século XIX ao início do século seguinte, uma gama variada de modelos de cruzadores, com características peculiares, passou a ser construída e incorporada às forças navais. Como eram

destinados ao ataque ou à proteção das rotas marítimas comerciais, em cruzeiros distantes e prolongados, de um modo geral possuíam grande capacidade de armazenamento de combustível (carvão) e eram armados com pesados canhões, o que os aproximou do porte dos encouraçados.

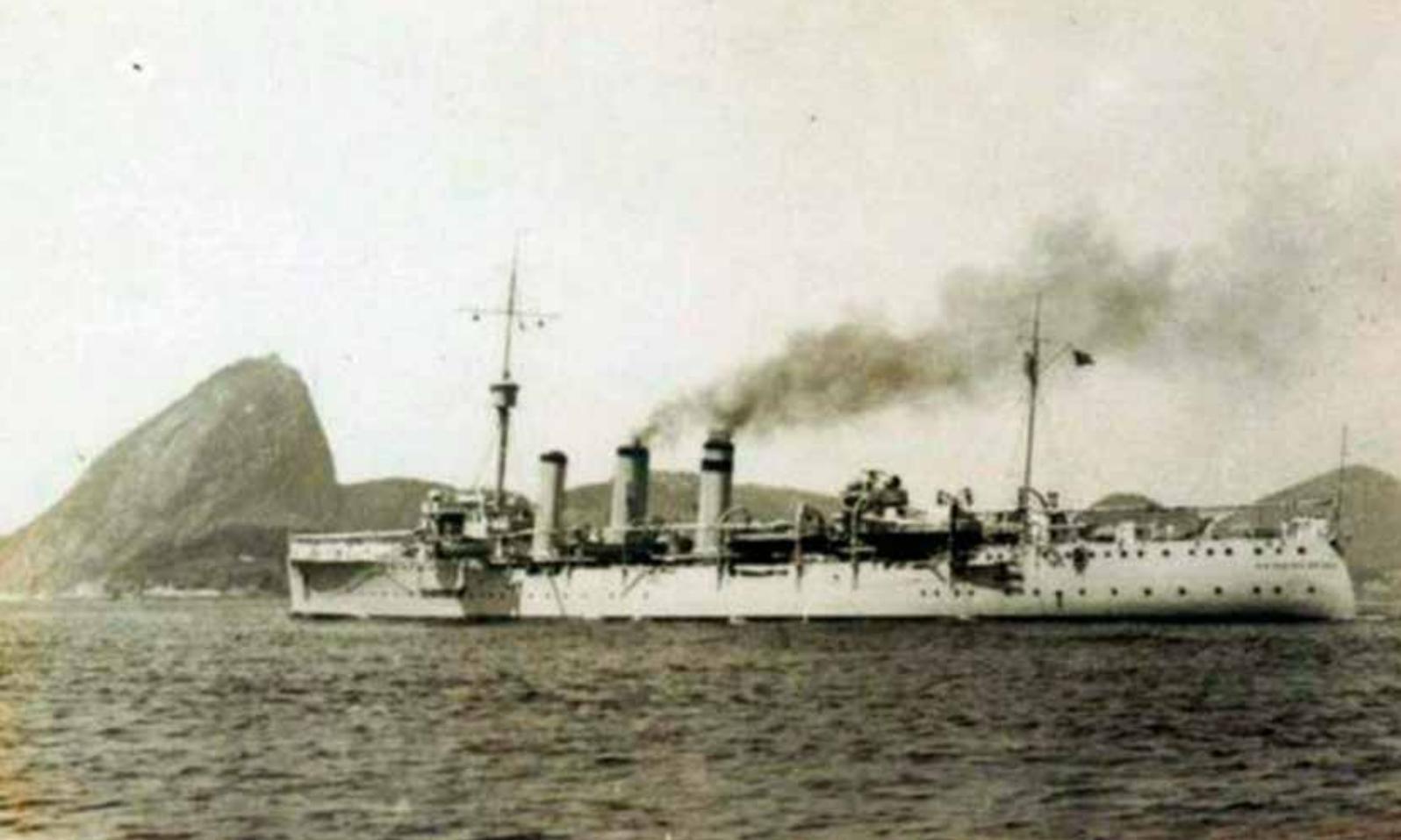
Entre esses variados tipos encontramos primordialmente: o cruzador encouraçado ou blindado – CE, que possuía uma cinta de proteção encouraçada no casco, acima da linha d’água, e no convés; o cruzador protegido – CP, com proteção encouraçada apenas no convés; e o *Scout Cruiser* – SC, surgido no início do século XX, de menor porte, menos armado e protegido, porém mais veloz que os demais pois era destinado a operar junto das esquadras, como escolta ou líder de flotilhas.

Em 1907 foi lançado um supercruzador encouraçado ou encouraçado-veloz, um verdadeiro dreadnought-cruiser, um único tipo de navio capaz de executar a tarefa de três belonaves – do cruzador protegido de menor porte, do cruzador encouraçado/blindado e do próprio encouraçado: o HMS “Invencible” seguido do “Inflexible” e do “Indomitable” que, a partir de novembro de 1911, foram oficialmente denominados cruzadores de batalha pelo Almirantado Britânico. Além dos ingleses, os alemães e japoneses também lançaram cruzadores da batalha que se aproximavam do porte de um encouraçado, ainda com canhões de grande calibre, porém um pouco menores, e couraças menos espessas, embora os alemães tenham optado por couraças mais protegidas e canhões de calibre menor.

Posteriormente, os ingleses fizeram uma reclassificação geral de seus cruzadores, em função do armamento, que resultou em cruzadores leves, armados com canhões de até 6 polegadas, blindados como o CE, nas laterais e no convés, mas de menores dimensões, e em cruzadores pesados, com canhões de calibre superior, até 12 polegadas.

O CRUZADOR NA MARINHA BRASILEIRA

Ao final da primeira metade do século XIX, a Marinha Imperial Brasileira possuía uma esquadra de naus e fragatas, *em tudo semelhante às marinhas de guerra da era napoleônica*, ou seja, com cascos de madeira e movidas a pano, enquanto os países industrializados já adotavam o vapor como propulsão. A renovação da frota com meios navais equipados com a nova tecnologia trazida pela revolução industrial tornou-se uma



CRUZADOR RIO GRANDE DO SUL - 1910

necessidade e provocou uma série de encomendas, tanto no exterior como em nossos estaleiros, que resultou na incorporação, até o final dos anos 1860, de cerca de vinte navios, ainda com casco de madeira, mas movidos a vapor e por rodas de pás laterais, como a fragata “D. Afonso”, construída na Inglaterra e comissionada em 1848, que teve como primeiro comandante o Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante, Marquês de Tamandaré e Patrono da Marinha.

Nos anos de 1864 e 1968, dois amplos programas navais, que incluíram fragatas, corvetas e canhoneiras encouraçadas, foram propostos e em parte executados. Dessa forma, em 1869, ao final da Guerra do Paraguai, o Brasil apresentava uma força naval com quase 60 belonaves, entre os quais 16 de primeira linha, força que segundo alguns autores, “*somente ultrapassada, quanto ao número de unidades, pelas armadas da Grã-Bretanha, Rússia, Estados-unidos e Itália, embora a maior parte desses navios fossem de dimensões apropriadas a operações costeiras e fluviais*”.¹

Somente a partir de 1870, portanto ainda no II Reinado do Império, começariam a ser incorporados

à Marinha do Brasil navios maiores, entre eles os primeiros cruzadores que, ao final do século XIX, como pode se constatado no Quadro I, chegaram a somar cerca de quinze unidades. Desses, dois tornaram-se famosos como navios-escola, o “Almirante Barroso” e o “Benjamin Constant”, que em Viagens de Instrução de Guardas-Marinha realizaram, respectivamente em 1888-1889 e 1908, a segunda e a terceira circum-navegação da Marinha Brasileira. Um terceiro, o “Tamandaré”, também merece destaque por ter sido o maior até então lançado pelo Arsenal da Corte, com 4.500 toneladas e 96 metros.

No século seguinte, já em plena República, a Esquadra receberia seus quatro últimos cruzadores, como mostrado no Quadro II. Em 1910, como parte do programa de 1906 do Almirante Alexandrino, dois scout de 3.150 t, 122 m e velocidade de 27 nós, construídos na Grã-Bretanha – o “Rio Grande do Sul” e o “Bahia”; quatro décadas depois, em 1951, dois cruzadores leves transferidos da Marinha dos Estados Unidos, veteranos da Segunda Guerra Mundial, o C-11 “Barroso” e o C-12 “Tamandaré”, com mais de 11.000 t, 185 m e 15 canhões de 152 mm, em cinco torres triplas, as últimas e imponentes belonaves mais bem artilhadas da Marinha Brasileira

¹ NARCISO, José. A política de Poder Naval no Brasil. In: RPN, Março, 1980, p.26.

QUADRO I - Cruzadores da Marinha do Brasil - Século XIX

Nome	Comissão/ Baixa	Local de construção	Deslocamento Comprimento	Propulsão	Armamento	Observações
Trajano	1873 / 1906	AMRJ	1.400 t / 64 m	Mista	3 x 70 lbs	Cruzador Escola
Guanabara	1879 / 1893	AMRJ	1.900 t / 61 m	Vapor	9 x 70 lbs	
Parnahyba	1879 / 1889	AMRJ	470 t / 53 m	Vapor	1 x 30 lbs	
Almirante Barroso (Cruzador-Escola)	1882 / 1893	AMRJ	2.050 t / 72 m	Mista	6 x 120 mm	Realizou, entre 1888-1890, a 2ª circum-navegação da MB, levando Guardas-Marinha.
Primeiro de Março	1882 / 1917	AMRJ	730 t / 56 m	Mista	2 x 57 mm 2 x 37 mm	
Imperial Marinheiro	1884 / 1887	Ponta da Areia	730 t / 62 m	Mista	7 x 32 lbs	
Tiradentes	1892 / 1919	Armstrong Grã-Bretanha	705 t / 50 m	Vapor	3 x 57 mm 2 tubos torpedo	
Benjamin Constant (Navio-Escola)	1892 / 1926	La Seyne Toulon	2.300 t – 74 m	Mista	4 x 120 mm 8 x 120 mm 4 tubos torpedo	Efetuiu a 3ª circum-navegação da MB, com Guardas-Marinha, em 1908.
República	1892 / 1920	Armstrong Grã-Bretanha	1.230 t – 70 m	Vapor	6 x 120 mm 4 tubos torpedo	
Andrada	1894 / 1913	Noruega	1.877 t - 85 m	Mista	2 x 120 mm 2 x 76 mm 2 tubos torpedo	Ex- Britania e ex-America
Barroso C-1	1896 / 1931	Armstrong Grã-Bretanha	2.300 t - 108 m	Vela	6 x 152 mm 4 x 120 mm 3 tubos torpedo	
Tymbira Tamoyo Tupy	1896 / 1917 1896 / 1916 1897 / 1915	Kiel Alemanha	1.040 t – 86 m	Vapor	2 x 100 mm 6 x 57 mm 3 tubos torpedo	Cruzadores-Torpedeiros
Tamandaré	1897 / 1915	AMRJ	3.400 t – 96 m	Mista	10 x 150 mm 2 x 120 mm 5 tubos torpedo	Cruzador Protegido Maior belonave construída no antigo Arsenal da Corte.

NOTA: Foram, ainda, comissionados por curto período, os seguintes cruzadores:

- Entre 1893 e 1894, como cruzadores auxiliares, o Pereira da Cunha (ex-Vênus) e o Meteoro, dois vapores mercantes.
- Em 1896, junto com o C-1 Barroso, dois outros cruzadores de 3.400 t e 108 m, o Almirante Abreu e o Amazonas, os quais foram transferidos para os Estados Unidos, em 1898, e renomeados, respectivamente, USS Albany e New Orleans.

QUADRO II - Cruzadores da Marinha do Brasil - Século XX

Nome	Comissão/ Baixa	Local de construção	Deslocamento Comprimento	Propulsão	Armamento	Observações
Rio Grande do Sul (Scout Cruiser)	1910 / 1948	Armstrong Grã- Bretanha	3.150 t - 122 m	Vapor	10 x 120 mm 6 x 47 mm 2 tubos torpedo	Participou da IGM, integrando a DNOG, em 1918 e da IIGM.
Bahia (Scout Cruiser)	1910 / 1945	Armstrong Grã- Bretanha	3.150 t - 122 m	Vapor	10 x 120 mm 6 x 47 mm 2 tubos torpedo	Participou da IGM, integrando a DNOG e da IIGM, integrando a FNNE, afundando em 1945.
Barroso C-11 (Cruzador Leve)	1951 / 1973	Philadelphia Navy Yard EUA	11.000 t - 185 m	Vapor	15 x 152 mm 8 x 127 mm 28 x 40 mm	Comissionado na Marinha dos EUA, de 1939 a 1945, participou da IIGM.
Tamandaré C-12 (Cruzador Leve)	1951 / 1976	Bremerton Washington EUA	11.000 t - 185 m	Vapor	15 x 152 mm 8 x 127 mm 28 x 40 mm	Comissionado na Marinha dos EUA, de 1939 a 1945, participou da IIGM.

NOTA: Em 1917, foram comissionados dois cruzadores-auxiliares, o Belmonte (ex-Posen) e o Parnahyba (ex-Alrick), navios mercantes alemães. Ambos foram, no entanto, transferidos para o Lloyd Brasileiro, ainda naquele ano, sendo o Belmonte renomeado Mandu.
Em 1937, o Mandu voltou a servir à Marinha de Guerra, como navio-tender, para apoio ao recebimento, na Itália, dos submarinos T1 - Tupy, T2 - Tymbira e T3 - Tamoyo.

desde os tempos dos encouraçados “Minas Gerais” e “São Paulo”.

OS CRUZADORES NO MUNDO

Na primeira metade da década de 1970, quando os cruzadores “Barroso” e “Tamandaré” estavam ativos e incorporados à Esquadra Brasileira, vários países ainda possuíam esse tipo de belonave em suas Marinhas, destacando-se os Estados Unidos, a União Soviética e a Grã-Bretanha com mais de dez exemplares cada, além da Argentina, Chile, França e Itália com três, o Peru e a Índia com dois e a Holanda e Espanha com apenas um. Merece destaque o USS “Long Beach”, dos EUA, de 15.000 t, 220 m e armado com mísseis, como o primeiro navio de guerra de superfície com propulsão

nuclear, lançado em 1959, comissionado em 1961 e desativado em 1995.

Nos últimos anos do século XX, passadas duas décadas da baixa de nosso último cruzador (C-12, 1976), apenas duas marinhas no mundo ainda contavam com esse tipo de belonave em suas Armadas, além do Peru com seu belíssimo “Almirante Grau”:

- Os Estados Unidos, com quatro nucleares de 8.700 t e 180 m (“Mississippi”, “Arkansas”, “California” e “South Carolina”) e vinte e sete convencionais, de 7.000 t e 173 m, da classe “Ticonderoga”; e
- a Rússia, com quatro cruzadores de batalha nucleares, de 19.000 t e 230 m, classe Kirov (“Almirante Ushakov”, “Alm.Lazarev”, “Alm.Nakhi-

mov” e “Pyotr Veliki”), quatro de 9.800 t e 186 m (“Moskva”, “Marshal Ustinov”, “Varyag” e “Alm. Lobov”), além de cinco de 7.600 t e 173 m (“Ochakov”, “Kerch”, “Azov”, “Petropavlovsk” e “Vladivostok”).

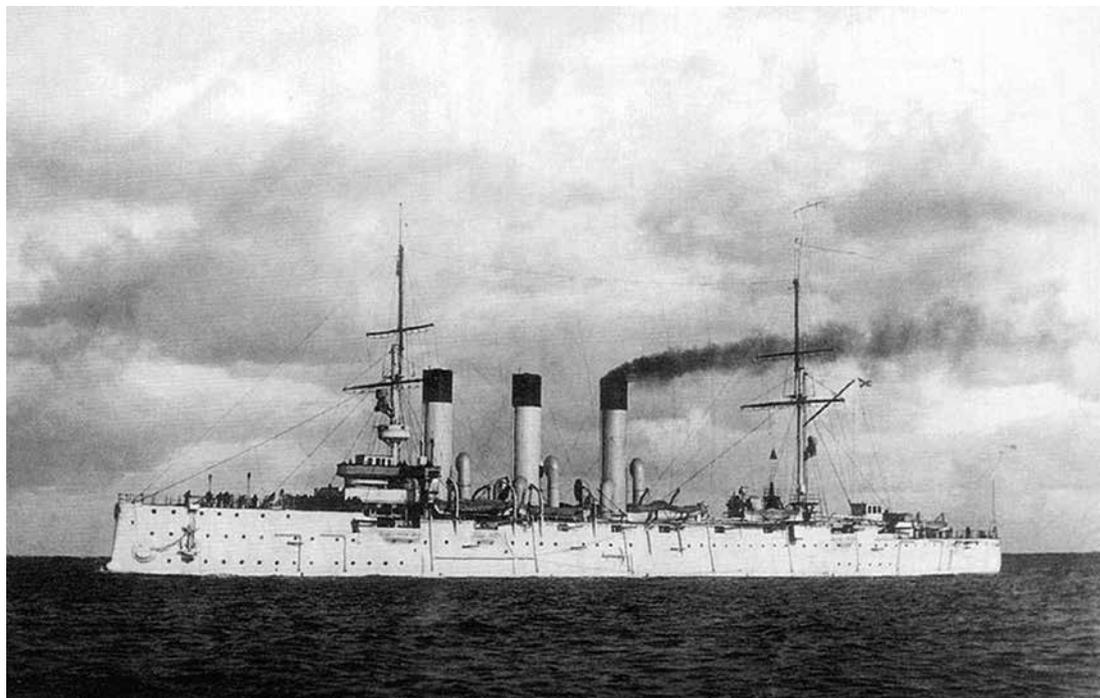
ALGUNS CRUZADORES TORNARAM-SE FAMOSOS

Inúmeros cruzadores participaram de guerras e engajaram várias batalhas navais, importantes e decisivas. Alguns foram afundados e muitos sobreviveram: Tsushima (1905), Coronel, Falklands (1914) ou Jutlândia (1916), na I Guerra Mundial, além de Pearl Harbor – de onde suspendeu, heroicamente, durante o ataque aeronaval japonês da manhã de 7 de dezembro de 1941, o nosso “Tamandaré”, então CL-49, USS “Saint Louis” –, e tantas outras operações no Pacífico, no Atlântico, no Mediterrâneo e no Índico, na II Guerra Mundial, assim como na Coreia, no Vietnã nas Malvinas estão aí para comprovar.

Como o “Lucky Lou”, o saudoso C-12 / CL-49, muitos tiveram ação de destaque e merecem ser relem-

brados, entre os quais podemos incluir:

- o “Aurora”, que participou do cruzeiro da frota russa, do Báltico ao Mar do Japão, sobreviveu à batalha de Tsushima e participou da Revolução Russa, de outubro de 1917, e hoje pode ser visitado, como navio-museu, em São Petersburgo;
- o HMS “Hood”, cruzador de batalha inglês, afundado pelo encouraçado Bismarck, em maio de 1941, ao largo da Islândia, vitimando cerca de 1400 tripulantes;
- o HMS “Belfast”, cruzador britânico, com ações no Cabo Norte e na Normandia, na II GM, e na Guerra da Coreia, hoje também navio-museu, em meio ao Tâmis, à vista da belíssima Tower Bridge;
- o “Bahia”, scout brasileiro, integrante da DNOG, na I GM, e da FNNE, na II GM, afundado por explosão acidental, em julho de 1945, em Estação Naval de apoio a aeronaves, nas proximidades dos rochedos de São Pedro e São Paulo;
- o “General Belgrano”, da Armada Argentina, que foi ao fundo durante o conflito das Falklands/Malvinas, atingido por torpedos disparados do submarino nuclear britânico, “Conqueror”, em maio de 1982, portanto, o último cruzador afundado em ação na-



CRUZADOR “AURORA” - 1903



CRUZADOR TAMANDARÉ - 1897

BIBLIOGRAFIA

CARVALHO, Almirante Trajano Augusto de. *Nossa Marinha: seus feitos e glórias, 1822- 1940*. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht & SDGM, 1986.

Jane's Fighting Ships. Edições 1973-1974 e 1996-1998.

LAMBERT, Nicholas. *Sir John Fisher's Naval Revolution*. Columbia, South Carolina: University of Carolina Press, 2002.

NARCISO, José. *A Política de Poder Naval no Brasil*. (In: REVISTA PORTOS & NAVIOS, fevereiro a setembro de 1980). Rio de Janeiro: RPN, 1980.

PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis: Naval Institute Press, 1979.

<http://www.naviosbrasil.com.br/ngb/ngb-new.htm>.



O CLIMA ORGANIZACIONAL NO MEIO MILITAR-NAVAL

*Aspirante Matheus Ronaldo Custódio Brandão
Aspirante Daniel Martins Saraiva Leontsinis*

Onde quer que o homem atue, é evidente a necessidade do trabalho em equipe para que haja eficiência e progresso. Essa necessidade traz à tona um dos maiores desafios da administração, a gestão de pessoas, que com comportamentos complexos e interesses diversos precisam de um líder capaz de uni-las em prol de um

objetivo bem definido, alguém que saiba aproveitar ao máximo o potencial de seus subordinados. É nesse contexto que estudos recentes têm atribuído cada vez mais importância ao conceito de clima organizacional como fator relevante para o sucesso do trabalho em equipe.



Diante dessa realidade, no âmbito militar, cujo trabalho é essencialmente em equipe, encontramos o desafio de implementar um clima organizacional que propicie as melhores condições para que cada pessoa tenha rendimento máximo em um ambiente que lhe seja agradável e mantenha a equipe motivada, independente dos ônus e restrições intrínsecos à vida militar. A relevância do clima organizacional está intimamente ligada à sua influência sobre o comportamento e à saúde mental dos militares, aspectos esses de suma importância para a condução de homens empenhados e aptos a exercer suas funções de forma eficiente.

Dadas as considerações iniciais sobre a importância do tema deste trabalho, desenvolveremos, a seguir, um breve estudo, aprofundando um pouco mais o entendimento a respeito da ligação entre o clima organizacional e o comportamento, a saúde mental e a qualidade do desempenho profissional do pessoal da Marinha.

“O conceito de clima organizacional representa o quadro mais amplo da influência ambiental sobre a motivação.” (Chiavenato, 2004, p.422). Diante dessa definição, para compreender a relevância do clima organizacional a nível prático, faz-se ainda necessário conceituar comportamento organizacional, uma das principais variáveis que devem ser levadas em conta na análise do ambiente profissional, com o objetivo primordial de torná-lo estimulante e motivador. Segundo Chiavenato (2004, p. 280):

Comportamento organizacional é o estudo da dinâmica das organizações e como os grupos e indivíduos se comportam dentro delas (...). Por ser um sistema cooperativo racional, a organização somente pode alcançar seus objetivos se as pessoas que a compõem coordenarem seus esforços a fim de alcançar algo jamais obtido individualmente.

Na prática, para que um clima favorável possa ser criado nas Organizações Militares (OM) da Marinha, é preciso que o Oficial saiba avaliar adequadamente o comportamento dos seus subordinados, a fim de estar sempre o mais atualizado possível a respeito dos anseios, conflitos e necessidades de sua equipe. Munido de tais informações, certamente ele terá maiores condições de criar uma aura de confiança e sinceridade ao seu redor, fator importantíssimo para obter foco, entusiasmo e empenho de cada componente da equipe em prol dos objetivos do grupo. São sutilezas como essas que permitem a sustentabilidade de um clima organizacional positivo nas OM e exigem certa sensibilidade dos chefes em geral, que devem estar atentos ao comportamento, à saúde e ao bem-estar mental de seus subordinados.

Através da ênfase que os estudiosos têm dado ao comportamento organizacional, podemos perceber o quanto é indispensável o estudo em busca de um maior conhecimento a respeito do comportamento humano para que possamos analisar e entender os indivíduos com os quais trabalhamos, visando uma otimização do gerenciamento de recursos humanos e do efetivo emprego destes.

E diretamente ligada ao comportamento humano está a percepção, pois sendo o comportamento subordinado à mente, e os pensamentos formados através das percepções, uma pessoa só passa a apresentar um tipo de comportamento após uma série de percepções, que constituem o entendimento da situação em que ela se encontra.

A percepção é de grande valia para o desenvolvimento do clima organizacional, uma vez que ela é diferente para cada pessoa, pois a compreensão da experiência perceptiva varia de indivíduo para indivíduo de acordo com vários fatores, como há algum tempo foi constatado pelos teóricos da Gestalt e da Psicanálise, duas das principais teorias da psicologia. A motivação pessoal, as emoções, os valores, os objetivos, os interesses, as expectativas e outros estados mentais influenciam a forma como as pessoas percebem. Em suma, a percepção é um processo muito mais subjetivo do que *a priori* aparenta ser; logo, o que cada ser humano percebe e como ele percebe são dados importantes para a compreensão do comportamento humano.

Tendo isto em mente, o Oficial de Marinha deve procurar sempre aprimorar sua percepção dos fatos que ocorrem em seu ambiente de trabalho, ele deve saber levar em consideração não somente os fatores referentes ao local de trabalho, mas também aqueles referentes à

vida particular de seus subordinados. É essencial para o líder ter noção, por meio do diálogo aberto e do levantamento de informações, do que se passa com seus liderados. O chefe deve aprender a interpretar o porquê de determinadas atitudes do seu pessoal, entender o que motiva ou desmotiva seu subordinado a apresentar certo tipo de conduta. O desenvolvimento de uma percepção aguçada será, algumas vezes, a única maneira de decifrar os fatores geradores de um comportamento.

Após o adequado discernimento de como comportamento e percepção se inserem no contexto do assunto clima organizacional, analisaremos como a saúde mental afeta as relações profissionais e aprofundaremos o conceito de clima organizacional, discutindo como desenvolvê-lo de forma benéfica nas organizações militares.

A definição básica de saúde mental pode ser esboçada como a expressão usada para descrever um nível aceitável de qualidade de vida cognitiva ou emocional. Entretanto, de acordo com Segre e Ferraz (1997), “*a definição de saúde empregada pela OMS (Organização Mundial da Saúde) é considerada ultrapassada porque distingue o físico, o mental e o social sem correlacioná-los devidamente*”. Isso significa que o conceito de saúde mental é, na realidade, mais abrangente, principalmente no que se refere à influência do estado mental sobre saúde do corpo, capacitação e desempenho profissional das pessoas.

Organizações, por definição, são organismos vivos, visto que são compostas por pessoas. Logo, o psiquismo da organização será o reflexo do psiquismo de todos que a compõem. Indivíduos psicologicamente saudáveis geram equipes saudáveis; nesse caso, o clima tende a ser leve e a comunicação eficiente, o que reduz o absentismo e permite o desenvolvimento das relações no âmbito profissional de maneira positiva.

Conforme McDougall (1978, apud SEGRE e FERAZ, 1997, p. 539), quando a vida psíquica de alguém entra em desequilíbrio, seja por questões pessoais ou profissionais, há uma somatização, ou seja, o corpo sofre com a descarga emocional de algo que não está bem resolvido em sua mente. Considerando isso, há um considerável risco de ocorrência de enfermidades psicossomáticas no ambiente de trabalho, caso não se tenha o devido cuidado em relação à saúde mental do pessoal. Sobrecarga aos outros membros da equipe, metas negligenciadas e, por fim, consideráveis prejuízos no desempenho do setor seriam algumas das possíveis consequências indesejáveis.

Assim, fica evidente a grande responsabilidade do Oficial de Marinha em zelar pela saúde mental de seus subordinados, estando sempre atento às suas nuances comportamentais. O Oficial pode fazer isso abrindo espaço para o diálogo em sua área de atuação na OM, de forma que cada um possa falar sobre como se sente, e, quando necessário, poderá sugerir que o subordinado busque ajuda de um profissional. A qualidade do clima organizacional é fundamental para a saúde mental no ambiente de trabalho.

Sem fugir ao seu significado inicial, pode-se dizer que clima organizacional também figura como o indicador do grau de satisfação e bem-estar dos militares da Marinha em relação a diferentes aspectos da cultura organizacional da OM em que servem, tais como a missão da instituição, o modelo de gestão, o processo de comunicação, a valorização profissional e a identificação com o trabalho.

O clima organizacional, conceitualmente, está ligado à motivação dos membros de uma organização. Quando há elevada motivação entre os participantes de uma equipe, o clima tende a ser bastante positivo, o que proporciona satisfação, interesse e cooperação entre as pessoas, aliando bem-estar à alta eficiência. Todavia, quando há baixa motivação entre os membros, seja por frustração ou por barreiras à satisfação das necessidades individuais, provavelmente o clima organizacional está sendo negligenciado, adquirindo um caráter negativo. Nesse caso, os efeitos mais comuns são o desinteresse, a apatia e a insatisfação, verdadeiros venenos para qualquer ambiente profissional.

Aquele que verdadeiramente almeja sucesso e grandes realizações à frente de pessoas deve conduzi-las buscando diligentemente manter um ambiente que permita e estimule cada uma delas a oferecer o seu melhor a serviço da organização da qual fazem parte.

“Homens e mulheres desejam fazer um bom trabalho, se lhes for dado o ambiente adequado, eles o farão.” (HUNTER, 2004, p.97).

É um ledo engano pensar que existem modelos prontos que possam levar-nos à excelência em gestão de pessoal, pois as instituições organizacionais são tão singulares quanto cada pessoa, o que inviabiliza qualquer método que tente mecanizar o processo de aperfeiçoamento do clima organizacional. As propostas de mudanças visando melhorias numa gestão devem estar embasadas em um conhecimento e compreensão mais profundos da organização em questão. Portanto, intervir no clima organizacional significa rever vários fatores internos e externos que influenciam diretamente no funcionamento e desenvolvimento das organizações. É claro que atuar com uma eficaz e positiva ingerência sobre o clima organizacional é uma tarefa árdua e os líderes devem procurar fazê-lo com muita seriedade, coerência e bom senso, através de uma visão adequada à realidade para, com isso, evitar erros que podem vir a custar caro a nível material e, principalmente, humano.

Um clima organizacional saudável depende da acessibilidade dos chefes a seus subordinados. Essa acessibilidade é típica do verdadeiro líder, o qual sabe ouvir o seu liderado e está sempre atento ao seu comportamento, preocupando-se com a saúde e bem-estar do indivíduo e de sua família. Essa postura não passa despercebida aos subordinados, que com certeza se empenharão mais em suas funções, sabendo que o chefe está interessado não apenas em sua produtividade, mas também em sua qualidade de vida.

A abordagem dos conceitos elucidados neste artigo visa ao amadurecimento de princípios importantíssimos para o exercício da profissão militar-naval que, se devidamente aplicados, enriquecerão sobremaneira a forma de se conduzir homens na Marinha do Brasil.

BIBLIOGRAFIA

CHIAVENATO, Idalberto. *Introdução à teoria geral da administração*. 3ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

HUNTER, James C. *O Monge e o Executivo: Uma história sobre a essência da Liderança*. Rio de Janeiro: Sextante, 2004.

McDOUGALL, J. *Plaidoyer pour une certaine anormalité*. Apud SEGRE, M; FERRAZ, F.C. O Conceito de Saúde. In: Revista Saúde Pública, São Paulo, v.31, n.5, out. 1997.

SEGRE, M; FERRAZ, F.C. *O Conceito de Saúde*. In: Revista Saúde Pública, São Paulo, v.31, n.5, out. 1997. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89101997000600016&script=sci_arttext. Acessado em 22 set. 2011.



“NO PRINCÍPIO ERA O MAR”: AS MARCAS D’ÁGUA NO FAZER LITERÁRIO

*“Da minha língua vê-se o mar.
Da minha língua ouve-se o seu rumor,
como da de outros se ouvirá o da floresta
ou o silêncio do deserto.
Por isso a voz do mar
foi a da nossa inquietação.”
Virgílio Ferreira*

*Professora Doutora Maria Helena Mendonça
Professora Especialista Alessandra Encarnação*

Desde os primórdios da humanidade, o mito existe como auxiliar do pensamento na busca da compreensão de fatos que a razão não consegue explicar sozinha. Assim, como um dos maiores elementos da Criação (Gên.1: 10), o Mar não nos deixa apáticos à sua grandeza, aos seus mistérios e simbolismos. Ele sempre figurou como um espaço lendário que trazia ao nosso

imaginário numerosos mitos habitados por um bestiário fabuloso e diversificado.

Sendo, incontestavelmente, um elemento preponderante em nossa cultura, o Mar permeia a Literatura Brasileira de forma inigualável, representando metaforicamente elementos variados, ora de valor positivo, como a

vida, a fecundidade e o progresso, ora de valor negativo, como a morte, as lágrimas e o desafio intransponível.

Uma parte significativa de nossa literatura cheira a maresia, está salpicada de Mar. Porém, essa inspiração marítima é observada desde a Antiguidade Clássica, nos textos literários em que o argumento água nos remete a cenas que ficaram registradas em nossa memória cultural, como, por exemplo, a epopeia de Homero, *A Odisseia*, que narra a viagem de Ulisses durante 20 anos, no Mediterrâneo, onde vive aventuras e vence perigos, por desafiar a Poseidon, deus do Mar.

Se levarmos em consideração a literatura em língua portuguesa, foram os poetas trovadorescos e palacianos que descobriram o Mar bem antes das descobertas quinhentistas. Com efeito, já nas alvoradas da nacionalidade portuguesa o apelo do Mar se fazia sentir, mas é no século XVI que ele se torna temática forte e passa a ser cantado por poetas e historiadores. Se viajarmos ao primeiro período do Renascimento português, chegaremos aos versos de *Os Lusíadas* (1572), poema épico escrito por Luís de Camões, que atesta a maturidade da língua lusitana e a eleva a uma condição basilar, tornando-a universal. Camões, assim como o grego Homero, bebeu das águas da literatura clássica eternizando os caminhos marítimos em nosso imaginário. Na primeira das 1.102 estrofes que compõem a epopeia camoniana, surge o ponto de partida do qual os portugueses seguem para cumprir sua missão de expandir o império de seu povo, tornando-se dignos de serem louvados pelo poeta:

*As armas e os barões assinalados,
Que, da ocidental praia lusitana,
Por mares nunca de antes navegados,
Passaram ainda além da Taprobana (...)
(CAMÕES, Canto I, estrofe1)*



Representação do Adamastor em azulejos
autor desconhecido

A dor e a morte caminharam lado a lado com a epopeia lusitana, enobrecendo o empenho das conquistas ultramarinas dos portugueses. Essas conquistas, contudo, tiveram um duro preço, quer em termos humanos, quer materiais e financeiros. O célebre Fernando Pessoa, anos mais tarde, eterniza a dor da nação resgatando o seu subconsciente coletivo, para celebrar seja o heroísmo dos que pereceram, seja o sofrimento dos que ficaram em terra, no poema *Mar Português*:

*Ó mar salgado, quanto do teu sal
São lágrimas de Portugal!
Por te cruzarmos, quantas mães choraram,
Quantos filhos em vão rezaram!
Quantas noivas ficaram por casar
Para que fosses nosso, ó mar!*

(PESSOA, 2006:8)

Desta mesma água cantada metaforicamente pelos poetas lusitanos, os portugueses saíram para conquistar o mundo durante os séculos XV e XVI, chegaram às terras brasileiras e deixaram aqui a fonte que contribuiria marcadamente para os primeiros passos de nossa literatura. Deixemos de lado as águas portuguesas e mergulhemos nas brasileiras, para descobrirmos que o Mar também deixou suas marcas em nossas Letras.

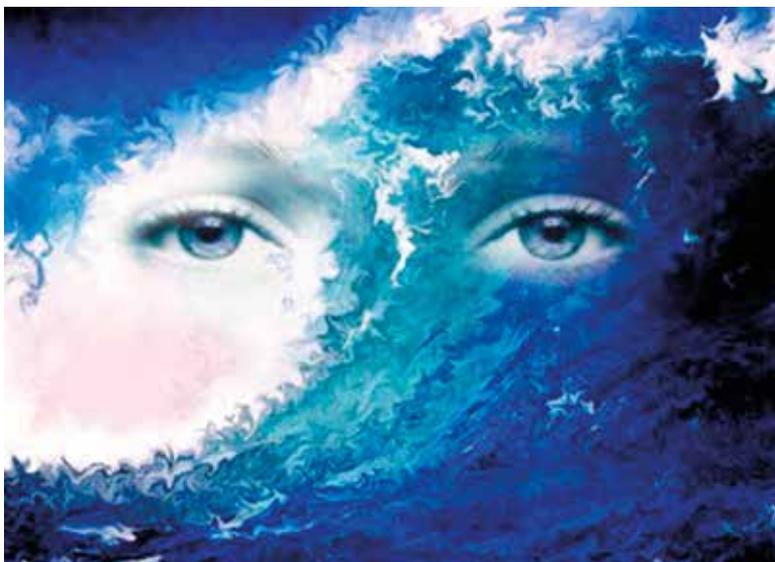
A inesgotável curiosidade dos viajantes marítimos fê-los chegar à nossa terra, fato que requeria um relato para conhecimento de todas as adversidades e intempéries enfrentadas pelos navegadores. A Literatura de Viagens é um dos testemunhos mais ricos das relações de Portugal com os Oceanos. Entretanto, nenhum dos relatos tem maior vulto histórico que o texto escrito por Pero Vaz de Caminha, na carta que descreve o achamento da Terra de Vera Cruz (1500), hoje nossa amada pátria Brasil. Assim começa nosso relacionamento com o Mar. Quer por uma perspectiva histórica, quer por uma perspectiva literária, o nosso conhecimento não deixa de alargar os horizontes relativos aos caminhos marítimos trilhados no passado.

O modernista Oswald de Andrade, por exemplo, fez uma revisão bem-humorada da “história pátria”, na qual o mar participa como um dos protagonistas, justamente no vaivém da “barquinha carregada” de “aventureiros”, “bacharéis”, “donatários”, “espanhóis”, “flibusteiros”, “holandeses”, “índios”,

*Até que o mar inteiro
Se coalhou de transatlânticos
E as barquinhas ficaram
Jogando prenda cõa raça misturada
No litoral azul do meu Brasil
(ANDRADE, 2011: 57)*

Defrontamo-nos, portanto, vez por outra, com o universo marítimo metaforizado em prosa e verso no acervo de importantes escritores e escritoras, a começar pelo grande e ilustre Machado de Assis – mestre de todos – e o seu complexo romance Dom Casmurro, no qual eterniza a personagem feminina mais intrigante de nossa literatura – a misteriosa Capitu, cujos “olhos de ressaca”, famosos, despertam sentimentos contraditórios na alma do tímido e inseguro Bentinho/ D. Casmurro (assim como na alma do curioso leitor):

*[...] Olhos de ressaca? Vá, de ressaca. É o que me dá ideia daquela feição nova. Trazia não sei que fluido misterioso e enérgico, uma força que arrastava para dentro, como a vaga que se retira da praia, nos dias de ressaca. Para não ser arrastado, agarrei-me às outras partes vizinhas, às orelhas, aos braços, aos cabelos espalhados pelos ombros, mas tão depressa buscava as pupilas, a onda que saía delas vinha crescendo, cava e escura, ameaçando envolver-me, puxar-me e tragar-me [...].
(ASSIS, 1986:843)*

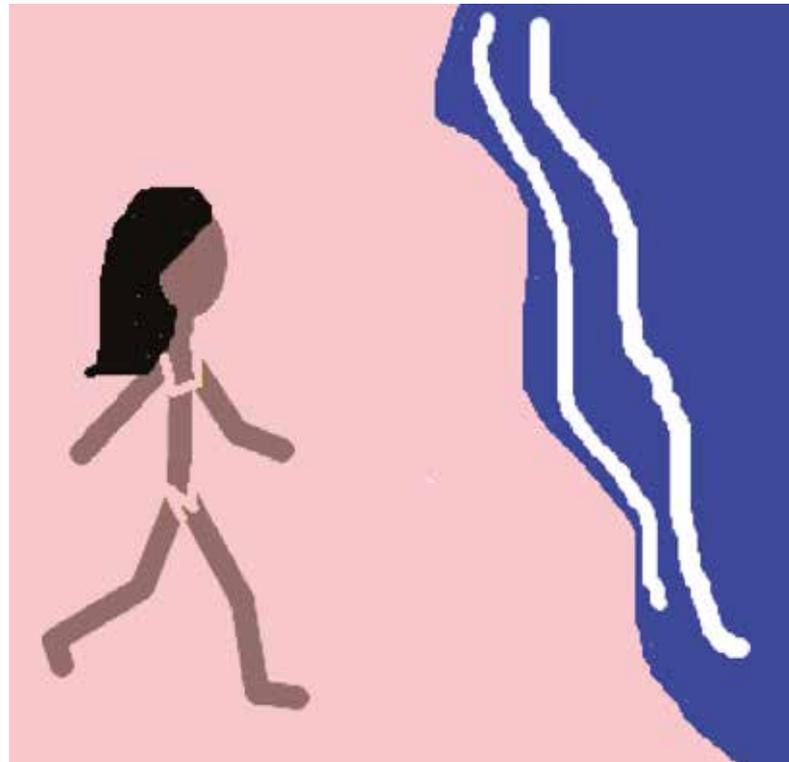


“Olhar sob as ondas 80”
Fonte: lilanasc.blogspot.com

E se para Machado essa ligação da mulher com o mar se realiza por intermédio dos olhos da personagem, para Cruz e Souza, poeta simbolista, o ser feminino, todo ele, imbrica-se aos elementos marítimos, referências capazes de deslumbrar o homem:

*És da origem do mar, vens do secreto,
do estranho mar espumoso e frio
que põe rede de sonhos ao navio,
e o deixa balouçar, na vaga, inquieto.
(SOUZA, 1982: 76)*

Mais desprezioso e não menos original, Vinícius de Moraes também aproxima a mulher a esse “balouçar” hipnótico e estonteante das vagas, quando observa sua “Garota de Ipanema” passando, “no doce balanço a caminho do mar”, mulher/canção que se tornou emblemática do estilo Bossa Nova, tão sutil, tão íntimo e inalienavelmente brasileiro. Em outro momento, esse poeta/cronista também destaca a relação entre o mar e o céu, quando descreve, entre ingênuo e irreverente, as intervenções celestes no Oceano Atlântico, durante uma viagem de navio: “De repente o mar fosforesceu, o navio ficou silente / O firmamento lactesceu de astros / E a Estrelinha Polar fez um pipi de prata no atlântico penico”. (MORAES, 1991:180)



Garota de Ipanema
Fonte:gartic.uol.com.br

E por que não seguir, como Mário Quintana, numa perspectiva inversa, a projeção de referências marítimas e marinhas no Cosmos, ainda tão insondável? Para o poeta gaúcho, as estrelas – “altas” e “tão longe deste mundo” – comparam-se a “Trêmulo bando de distantes velas / Ancoradas no azul do céu profundo...”. (QUINTANA, 1999:130)

Esses originais intercâmbios entre mar e céu justificam-se, ainda, nos conhecidos versos de Fernando Pessoa (sempre ele!), em que o poeta observa ser o mar o espelho do céu, apesar dos perigos que, imprevisível, resguarda em sua imensidão. (PESSOA, 1986:16)

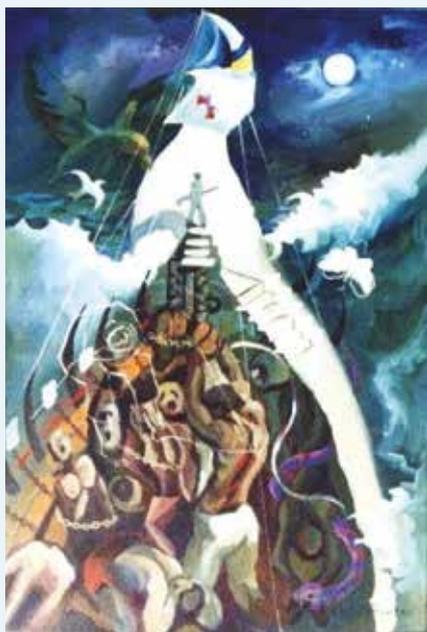
Outrossim, na história da Literatura Brasileira, antes mesmo do moderno poeta português, Castro Alves já reconhecera essa indissolúvel união entre mar e céu nos versos iniciais do eloquente poema “Navio Negreiro”:

*‘Stamos em pleno mar... Dois infinitos
Ali se estreitam n’um abraço insano
Azuis, dourados, plácidos, sublimes...
Qual dos dois é o céu? Qual o oceano? ...*

(ALVES, 1977:75)

Porém, embora se mostre entusiasmado diante desse encontro, o Poeta dos Escravos, lúcido e indignado, também interpela mar e céu, testemunhas omissas de um trágico momento da história brasileira:

*Tanto horror perante os céus...
Ó mar! Por que não apagas
Co’a esponja de tuas vagas*



“Navio Negreiro” (A/S/T – 50x70 – Projeto Brasil 500 anos)
Fonte: belmirosantos.com

*De teu manto este borrão?...
Astros! Noite! Tempestades!
Rolai das imensidades!
Varrei os mares, tufão!*

(ALVES, 1977:79)

Por outro lado, apesar dessa perspectiva magoada, o mar, elemento sempre fluido, funde-se ainda a terra, numa associação capaz de recuperar, ao menos no âmbito da poesia, as possibilidades de um solo tão inóspito como o do sertão nordestino. Assim é “forjado” o mar que João Cabral de Melo Neto apresenta em alguns de seus poemas mais representativos das terras pernambucanas, como “O mar e o canavial”, cuja simbiose poética entre essas duas referências ambientais pode ser acompanhada na progressão dos versos de “Litoral Pernambucano”:

*O mar se estende pela terra
em ondas ondas que se revezam
e se vão desdobrando até
ondas secas de outras marés:*

*As da areia, que mais adiante
se vão desdobrando nos mangues,
que se desdobram (quase palha)
num capim lucas, de limalha,*

*que se desdobra em canaviais,
desdobrados sempre em outros mais,
e desdobrando ainda mais longe
o campo raso do horizonte,*

*como se tudo fosse o mar
em mais ondas a desdobrar*

(MELO NETO, 1994: 240)

Assim, já penitenciado, o mar se apresenta na poesia de Carlos Drummond de Andrade a partir de uma articulação lúdica com o verbo “amar”, no qual se infiltram as referências marinhas, que o perspicaz poeta destaca, justamente para expressar o quanto amor e mar são imprescindíveis à vida, pela grandeza e profundidade:

*Que pode, pergunto, o ser amoroso,
sozinho, em rotação universal, senão
rodar também, e amar?
amar o que o amor traz à praia,
o que ele sepulta, e o que, na brisa marinha,*

é sal, ou precisão de amor, ou simples ânsia?

(ANDRADE, 1983:275)

Ainda mais comprometida com um mar além dos seus aspectos corpóreos é a poesia de Cecília Meireles, que confere a esse elemento o sentido simbólico de transcendência, quando se refere ao próprio existir humano, marcado, inexoravelmente, pela efemeridade da vida, pela fugacidade do tempo:

Muitas velas. Muitos remos.

Âncora é outro falar...

*Tempo que navegaremos
não se pode calcular.*

*Vimos as Plêiades. Vemos
agora a Estrela Polar.*

Muitas velas. Muitos remos.

Curta vida. Longo mar.

(MEIRELES, 1983:144)

E não se pode omitir o nome de Jorge Amado, no ano do centenário desse escritor baiano, que privilegiou o mar, sobretudo, a partir de seus “Velhos Marinheiros”: os jovens Capitães da Areia, cujas almas anciãs, irremíveis, refugiam-se entre a areia e o mar, lugar possível de uma existência “comandada” por eles mesmos; o personagem Guma, “um mestre de saiveiro como poucos”, e seu fim trágico e melancólico, ao ser tragado por um Mar Morto; a figura bizarra de Quincas Berro D’água, que, morto/vivo, em sua “segunda” morte atira-se ao mar, “envolto num lençol de ondas e espuma, por sua própria vontade”, afinal, “O velho marinheiro não podia falecer em terra, num leito qualquer.” (AMADO, 1961:66); o extraordinário comandante Vasco Moscoso de Aragão, de “firme pulso ao timão” e “olhos de bússola”, e que sempre repetia, para si mesmo, “longe do oceano não posso viver...” (AMADO, 1961:85).

Outro exemplo desse contato mais pulsante entre o ser humano e o mar também se destaca no romance *Perto do coração selvagem*, de Clarice Lispector, no qual a sensível personagem Joana é capaz de apreender, junto ao mar, um momento de tênue suspensão da vida, quando a realidade é sempre mais pesada que o sonho:

*[...] O mar, a barriga do mar, calada,
arquejante. Os peixes em domingo, vol-*

*teando rapidamente as caudas e serenos
continuando a abrir caminho. Um navio
parado. Domingo. [...]. Tristeza de do-
mingo no cais do porto, os marinheiros
emprestados à terra. Essa tristeza leve
é a constatação de viver. Como não se
sabe de que modo usar esse conhecimen-
to súbito, vem a tristeza. (LISPECTOR,
1980:159-160)*

São considerações, enfim, de quem traz o mar dentro de si mesmo, conforme adverte a personagem, mais adiante, legitimando suas emoções: “[...] Pode crer em mim, eu sou uma das pessoas que mais conhecem o mar.” (LISPECTOR, 1980:16)

Assim, em meio a tantas velas, tantos rumos e sentidos, as marcas d’água do mar, em nossa literatura, estão longe de se esgotarem nos textos que foram citados. E caso essas observações não tenham mobilizado a atenção dos leitores para assuntos aparentemente tão “carteados” (entenda-se “que seguem cartas náuticas”), sugerimos que apenas experimentem, livres, o mar físico e cotidiano oferecido por Waly Salomão: “Entra mar adentro/ Deixa o marulho das ondas lhe envolver/ até apagar o blá-blá-blá humano.” (SALOMÃO, 2010:142)



Candido Portinari – “Barquinhos de Papel”

Fonte: marciliomedeiros.zip.net

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, Castro. *Poesia*. Rio de Janeiro: Agir, 1977.
- AMADO, Jorge. *Os Velhos Marinheiros*. São Paulo: Martins, 1961.
- ANDRADE, Carlos Drummond de. *Poesia e prosa*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1983.
- ASSIS, Machado de. *Obra completa, Vol I*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar S.A., 1986.
- CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas: Edição comentada*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- LISPECTOR, Clarice. *A descoberta do mundo*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1994.
- _____. *Perto do coração selvagem*. São Paulo: Círculo do Livro S.A., 1980.
- MEIRELES, Cecília. *Obra Poética*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar S.A., 1983.
- MORAES, Vinicius de. *Para viver um grande amor: crônicas e poemas*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- MELO NETO, João Cabral de. *Obra completa: volume único*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994.
- PESSOA, Fernando. *Obra Poética: Volume único*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar S.A., 1986.
- QUINTANA, Mario. *Antologia poética*. Porto Alegre: L&PM, 1999.
- SALOMÃO, Waly. Grumari. In: *Destino: poesia*. Organização: Italo Moriconi; Ana Cristina Cesar et al. Rio de Janeiro: José Olympio, 2010.
- SOUZA, Cruz e. *Cruz e Souza: poesia*. Rio de Janeiro: Agir, 1982.

O CASO “COSTA CONCORDIA”

CMG(RM1) Carlos Norberto Stumpf Bento
Aspirante Rafael Barbosa Silva
Aspirante João do Amaral Araújo
Aspirante Thiago Luiz Frota Soares

INTRODUÇÃO

Em 13 de janeiro de 2012, o Navio de Passageiros “Costa Concordia” sofreu um acidente quando navegava ao largo da costa italiana, tendo o fato repercutido internacionalmente, com acompanhamento em tempo real pela Internet. O estudo do caso, em vista das suas implicações na segurança da navegação, foi motivo da realização de um Seminário na Escola Naval, o qual contou com a presença de outros setores de ensino de navegação da Marinha do Brasil. Dentre os vários assuntos que foram apresentados e discutidos, com farto conteúdo sobre Liderança, o presente artigo abordará somente os julgados de maior relevância, relacionados com alguns fundamentos navais; a navegação; a propulsão; o controle de avarias; o abandono do navio; e atribuições e responsabilidades do Comandante, além de alguns aspectos não abordados no Seminário.

ANTECEDENTES

O “Costa Concordia”, que já vinha realizando cruzeiros turísticos pelo Mar Mediterrâneo por seis anos, possuía um comprimento de 293 metros, um deslocamento de aproximadamente 114 mil toneladas, um calado de 8,2 metros, e transportava em suas 1.500 cabines um total de 4.890 pessoas.

O navio desatracou do porto de Civitavecchia-Itália às 19 horas do dia 13 de janeiro de 2012 e se dirigia para a localidade de Savona num rotineiro cruzeiro pelo Mediterrâneo quando, nas proximidades da ilha de Giglio, saiu da derrota costumeira e demandou aquela ilha, onde pretendia efetuar uma manobra denominada de “Inchino”, que consistia em passar com o navio ao largo da pequena cidade de Giglio e saudar um ex-tripulante do navio que residia naquela localidade (figura 1).

A COLISÃO

Às 21:35 horas do mesmo dia, o Comandante assumiu o controle manual para manobrar o navio e navegar próximo ao pequeno porto de Giglio. A aproximação de águas restritas e a baixa visibilidade noturna decorrente da inexistência de sinalização náutica luminosa no local¹ e mesmo de alguma iluminação urbana contribuíram para o navio, que se aproximava de terra na excessiva velocidade de 16 nós, efetuasse, segundo o próprio Comandante, uma guinada tardia, vindo a colidir com uma rocha que aflorava à superfície.

Durante a colisão, o navio sofreu uma drástica redução de velocidade para 6 nós e teve uma ruptura de mais de 50 metros de extensão no seu casco, arrancando do fundo marinho um pedaço de rocha,



Figura 1- Esquema da Situação

¹ Existia apenas um farolete situado na entrada do porto de Giglio (figura 6 – direita)

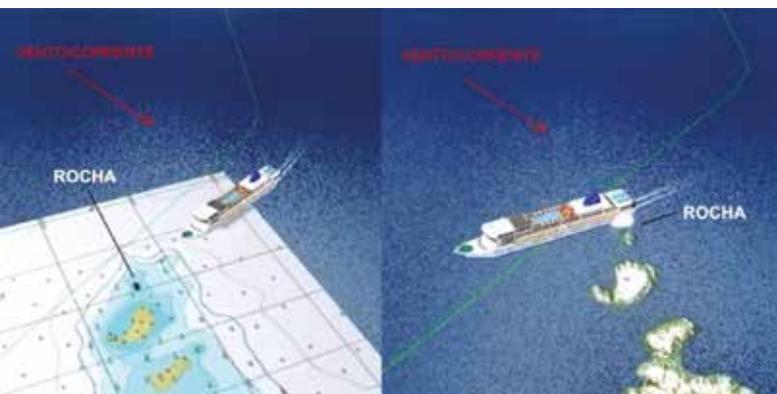


Figura 2 - Trecho da animação elaborada na EN, que reconstituiu por meio de um modelo 3D de um navio de passageiros genérico, a cinemática do acidente, com base nos dados fornecidos pelo AIS (Automatic Identification System). (Vídeo disponível em <http://youtu.be/j6HeYQXJHWo>)

que pode ser vista incrustada na carena² do navio na foto central da figura 3.

Mais tarde, o Comandante desembarcaria em terra, alegando que já havia realizado manobra semelhante por três ou quatro vezes e que a rocha não estaria representada na carta náutica, no que foi logo desmentido por um exemplar da carta náutica afixado em uma parede de uma dependência do porto de Giglio.

AS AVARIAS

Após a colisão, o navio foi perdendo ainda mais velocidade e adquirindo uma pequena banda³ para bombordo. Na tentativa de compensar tal inclinação, o Comandante decidiu dar este mesmo bordo para o vento, guinando para boreste e se afastando de terra, o que também diminuiria a probabilidade de outra colisão. Pouco tempo depois o navio ficou à matroca⁴ e, apesar de o Comandante alegar que usou os hélices de proa (*bow-thrusters*) - figura 8/foto 2), que ainda funcionavam, para aproximar-se da ilha e encalhar, evitando com isso o naufrágio em águas profundas, sabe-se que



Figura 3 - Deriva do navio com o vento e corrente e o encalhe na ilha de Giglio

esse equipamento por si só não possui capacidade para tal, tendo sido o navio efetivamente levado para terra pela ação do vento e correntes reinantes na área (figura 3), os mesmos fatores que possivelmente podem ter contribuído para a colisão durante a guinada (figura 2).

Neste ponto, cabe destacar que, se o navio tivesse soçobrado⁵ em águas profundas e a situação fosse agravada por uma possível inclinação, como a que ocorreu no encalhe e prejudicou o arriamento de balsas e embarcações de salvatagem (detalhe central da figura 3), como veremos mais adiante, além da perda de vidas por afogamento, aqueles que estivessem na água, cuja temperatura era de 14° C, teriam uma sobrevida⁶ de no máximo 3 horas, com 50% de probabilidade de perda de consciência, resultando possivelmente em morte, em cerca de 1 hora.

O “Costa Concordia” contava com um moderno sistema de propulsão azimuthal denominado *azipod* diesel-elétrico, que consiste de um motor elétrico externo acoplado ao casco do navio, e que tem a capacidade de girar 360° em torno de seu eixo vertical. Dessa forma tal sistema elimina a necessidade de leme, já que o hélice faz o seu papel. Além disso, ao se manobrar com o *azipod*, também se direciona o fluxo de água. Esse conjunto leme-hélice, além de vantagens como redução de peso a bordo e economia de combustível, dispensa de uso de engrenagens redutoras, eixos propulsores, motores de combustão principais, máquina

² Carena - Parte do casco fica total ou quase totalmente imersa. É um termo empregado muitas vezes em lugar de obras vivas, mas significa com mais propriedade o invólucro do casco nas obras vivas (Arte Naval - Vol.I)

³ Banda ou adernamento - é a inclinação para um dos bordos. O navio pode estar adernado, ou ter banda para boreste ou para bombordo. A banda é medida em graus (Arte Naval - Vol.I).

⁴ À matroca - À deriva. Quando o navio é levado pelo vento, maré ou corrente, sem arrastar as âncoras ou a amarra, o navio não está à garra; diz-se que vai à tona, ou à matroca (Arte Naval - Vol.II).

⁵ Soçobrar - Afundar, naufragar (Dicionário do Aurélio).

⁶ Tabela de sobrevida em água gelada. (<http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-tp13822-section3-1433.htm>).



Figura 4 - Esquema da avaria no sistema de propulsão azipod e no sistema de geração de energia a bordo

do leme e mancais de escora, etc., substitui o leme convencional e confere excepcional manobrabilidade ao navio mesmo em situações de emergência (figura 4).

O navio contava também com seis geradores a diesel, cada um tão grande quanto um micro-ônibus, e que geravam uma potência combinada de aproximadamente 100.000 CV. Tais geradores alimentavam dois grandes motores elétricos que, por sua vez, acionavam os propulsores *azipod*.

No entanto, uma vulnerabilidade desse sistema foi sentida naquele acidente, por ser o mesmo totalmente dependente da energia fornecida pelos geradores elétricos, os quais, por questão de estabilidade do navio, se localizavam abaixo da linha d'água, coincidentemente próximos do local onde ocorreu a ruptura do casco, o que contribuiu para o alagamento inicial do compartimento dos geradores e gradativamente de todo o navio. Em cerca de dois minutos, o navio apagou e perdeu a propulsão e o governo.

O ABANDONO DO NAVIO

O efeito das rajadas de vento de cerca de 20 nós sobre a área vélica⁷ do “Costa Concordia” empurrou o navio lentamente em direção à ilha. Com a força do vento e, provavelmente, devido ao efeito de superfície livre⁸, toda

⁷ Área vélica – termo oriundo da navegação a vela, que indica a área exposta à ação do vento (Nota do autor).

⁸ Superfície Livre – efeito que surge quando a superfície da água em um compartimento estiver livre para se movimentar de um bordo para o outro, prejudicando a esta-

a água que estava a bombordo se deslocou para boreste, causando uma banda permanente para este bordo que foi se acentuando durante a deriva do navio em direção à ilha. Às 22:44 horas, o navio encalhou em umas pedras nas proximidades do porto de Giglio.

bilidade do navio. (<http://www.mar.mil.br/caaml/passadico/2006/11osefeitos.pdf>)



Figura 5 – Fotos do Seminário Caso “Costa Concordia” apresentado pelos Aspirantes Barbosa Silva, Frota e Amaral no Auditório Greenhalgh da Escola Naval

A dimensão e a extensão do rasgo no casco, abaixo da linha d'água, condenou o navio ao naufrágio. Segundo os próprios engenheiros projetistas do “Costa Concordia”, ele seria capaz de flutuar com no máximo dois compartimentos estanques alagados, e o rasgo efetivamente permitiu o alagamento de três a quatro. Além disso, devido à pane elétrica, não foi possível isolar todos os compartimentos, visto que as portas estanques possuíam travas elétricas automáticas acionadas por sensores de alagamento, mas que não funcionaram após o “apagão” do navio.

O Comandante, mesmo assessorado por membros da tripulação, sem a noção exata da gravidade da situação, retardou muito em determinar o abandono do navio, o que somente foi feito quando o mesmo encalhou na Ilha de Giglio e começou a adernar acentuadamente. Segundo a mídia italiana, a ordem de “abandonar o navio” foi disseminada mais de uma hora após a colisão com a rocha. Às 23:15 horas (17 minutos após o início do abandono) o “Costa Concordia”, já encalhado, começou a adquirir banda crescente para boreste, conforme declarado por um passageiro. Ao atingir 20 graus de inclinação, todos os botes e balsas salva-vidas de bombordo se tornaram inutilizáveis, o que reduziu pela metade a velocidade do desembarque dos passageiros (detalhe central da figura 3). Por outro lado, o adernamento do navio em determinado momento aproximou um dos conveses abertos do mar o suficiente para que vários passageiros fossem resgatados por pequenas embarcações que iam e vinham do porto. No entanto, tal adernamento continuou a se acentuar até atingir aproximadamente 70 graus, com o navio já parcialmente afundado na posição final em que permaneceu depois do acidente (figura 6 - abaixo), sendo

interrompido completamente o resgate daqueles que ainda restavam a bordo.

Outro aspecto relevante é que, em diversos navios de passageiros, o treinamento para abandono é normalmente feito no segundo dia de viagem. Como o acidente foi no primeiro dia, não houve o adestramento dos passageiros para tal tipo de emergência, o que, aliado à acentuada inclinação do navio, prejudicou muito o resgate.

Diversos jornais divulgaram que o Comandante teria omitido da tripulação informações sobre a existência da avaria no casco e da gravidade da situação, informando se tratar apenas de um problema elétrico (no princípio, a única avaria percebida pelos passageiros foi uma pane do sistema elétrico). O desconhecimento da situação pelos passageiros contribuiu ainda mais para o agravamento da situação.

A omissão de informações prestadas à Capitania dos Portos sobre a real situação do navio sobre o fato de que o Comandante não se encontrava mais a bordo, sobre o número de pessoas ainda a bordo, o número de mortos, etc., concorreu para que o Capitão dos Portos, que era o Comandante da cena de ação, tivesse dificuldade em avaliar adequadamente a situação e conduzir as ações necessárias.

O abandono prematuro do navio pelo Comandante, com a alegação do mesmo de que estaria dessa forma coordenando melhor a faina de abandono a bordo de uma pequena embarcação, perdeu sentido quando o mesmo desembarcou na ilha e se dirigiu a um hotel, enquanto grande parte dos tripulantes ainda permanecia em risco a bordo.



Figura 6 - Fase final do abandono noturno e situação final do navio encalhado (Fontes: Guarda Costeira Italiana e Portal Naval)

Em diversos depoimentos prestados pelos passageiros a jornais e programas de televisão, vários afirmaram que haviam perdido a esperança ao perceberem a situação em que se encontravam. Felizmente, em meio a ações de heroísmo de alguns tripulantes, uma escada de quebrapeito foi instalada pelos conveses inclinados e lançada pelo costado, permitindo o término do resgate dos passageiros às escuras durante a madrugada. (figura 6 - esquerda)

Ao todo foram contabilizadas 32 mortes, sendo que dois corpos ainda continuam desaparecidos.

ENSINAMENTOS OBTIDOS

O estudo do caso motivou, além da criação da animação reconstituindo a cinemática do acidente, a reconstituição de uma manobra tardia no simulador de Avisos de Instrução da Escola Naval, obtendo um resultado similar ao ocorrido com o “Costa Concordia”, demonstrando mais uma vez a importância desse tipo de ferramenta de ensino na formação de nossos Aspirantes (figura 7).

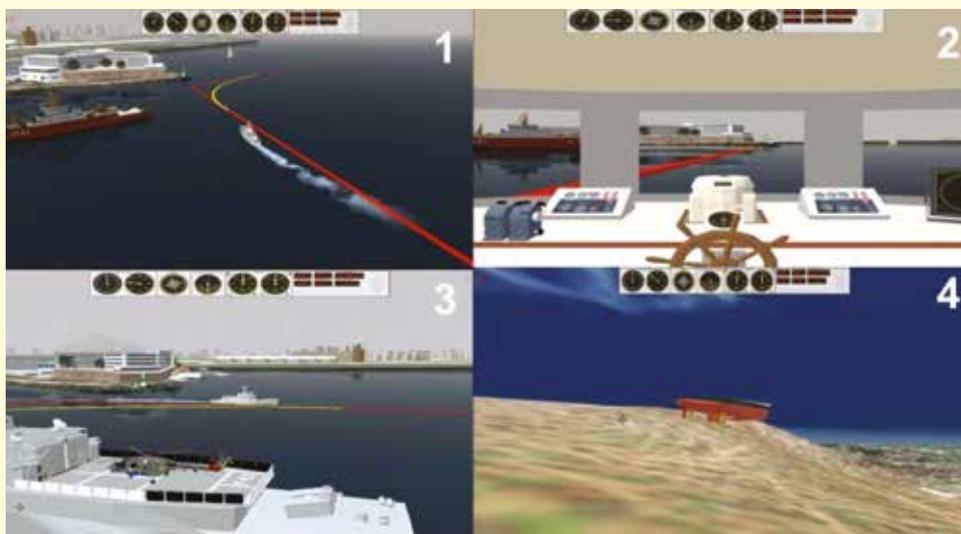


Figura 7- Tomadas da simulação do acidente feita no Simulador de AvIn da EN (Vídeo disponível em <http://youtu.be/WHpl7kmEov0>)

O navio era equipado com o Sistema de Apresentação de Cartas Eletrônicas e Informações (ECDIS⁹), um moderno sistema que possui a capacidade de integrar di-

⁹ ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) – O equipamento é obrigatório para novos navios de passageiros (com deslocamento superior a 500 ton.) desde julho de 2012 e será obrigatório para os atuais navios de passageiros até julho de 2014. (Regulamento V19 da SOLAS - Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar).

versos sensores e equipamentos do navio, como o radar, a agulha giroscópica e o AIS, e que visa auxiliar o navegante no planejamento e execução da derrota. Além disso, o sistema é dotado de alarmes de alerta na ocorrência de situações perigosas à navegação. Quando o Comandante assumiu o controle manual do governo do navio, os alarmes do ECDIS foram desligados, juntamente com o piloto automático do navio, passando o Comandante a realizar uma navegação visual, inadequada para a situação.

Ao se analisar a manobra de aproximação, percebemos que, a despeito dos anos de experiência embarcado do Comandante e de o mesmo já ter realizado manobras semelhantes, ficaram evidentes a falta de uma preparação especial para aproximação de águas restritas; a imprudente dispensa de modernos equipamentos de navegação; a desconsideração em relação aos perigos de uma navegação visual com baixa visibilidade noturna; e o desconhecimento dos fatores ambientais reinantes.

O acima exposto demonstra a importância de tais equipamentos e dos procedimentos adotados em nos-

sa Marinha, onde, além da preparação e cuidados que antecedem uma navegação em águas restritas, inclui-se o prévio fechamento de compartimentos, vital em caso de alagamento e incêndio a bordo. Além disso, em locais onde não haja praticagem, procurar conhecer as características físicas e os fatores ambientais da área torna-se crucial para um mínimo conhecimento do local.

O acompanhamento em tempo real do acidente só foi possível em virtude dos dados do AIS estarem disponíveis na Internet (a

figura 1 exibe alguns navios sendo acompanhados). Provavelmente as empresas de navegação passarão a usar tal ferramenta, não só para monitorar seus navios, mas também para interferir em decisões de desvios de derrota não previstos.

Outro aspecto que pode vir a ser avaliado pelas supracitadas empresas seria uma determinação para que o Comandante que se encontre em situação semelhante



Figura 8 - Tomadas em sequência de vídeo filmado a bordo do NE Brasil no porto de Civitavecchia (XVI VIGM) (Vídeo disponível em <http://youtu.be/UVC9oZL0a1E>)

procure avaliar rapidamente a possibilidade de varar¹⁰ logo o navio, abicando em uma praia, diminuindo a probabilidade de perdas de vidas. Essas perdas, no caso em questão, só não foram mais numerosas graças aos fatores ambientais.

Caso o “Costa Concordia” não tivesse conseguido chegar em águas rasas, não podemos deixar de fazer um paralelo com o episódio do naufrágio do RMS “Titanic”, ocorrido há 100 anos, que foi também motivado por uma colisão no casco com alagamento de vários compartimentos, abandono caótico e afundamento com acentuada inclinação, no caso, para a proa. Talvez a única diferença fosse um afundamento com forte inclinação para boreste e o efeito que o mesmo teria sobre o número de pessoas a bordo, que era mais que o dobro do “Titanic”, o que muito possivelmente repetiria, no início de outro século, aquela inesquecível tragédia da navegação, superando-a em número de vítimas.

Quanto à propulsão *azipod*, suas vantagens são muito superiores à propulsão convencional, a qual, em face da gravidade da colisão, também seria gravemente comprometida. As sequências de vídeo capturadas da figura 8 demonstram a alta capacidade de manobra de embarcações equipadas com a propulsão a hidro-

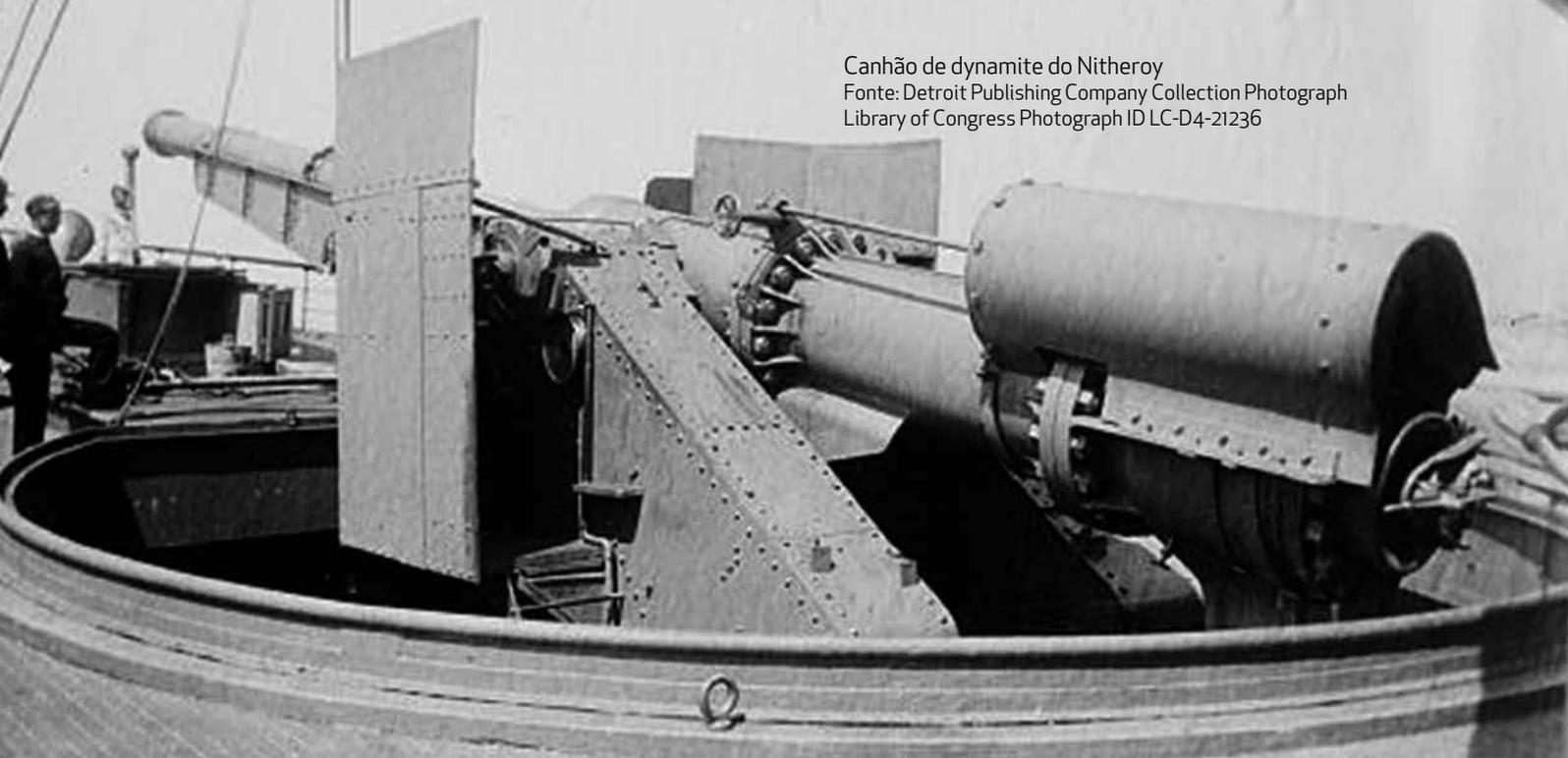
jato, ideal para uso em águas rasas. Da mesma forma, a propulsão azipod, combinada com hélices de proa, possui a mesma capacidade e é empregada em áreas mais profundas, permitindo que seja dispensado o auxílio de rebocadores na atracação e desatracação do navio (detalhe central da figura 8).

O fechamento automático de portas estanques por meio de sensores de alagamento e travas elétricas, por ser dependente de energia elétrica, foi inútil nesse tipo de acidente, sendo provável que se passe a exigir procedimentos obrigatórios de fechamento dos compartimentos quando navegando em águas restritas.

Sobre o abandono do navio, avalia-se que possivelmente surja alguma norma determinando que os adestramentos de abandono sejam realizados antes mesmo da desatracação do navio e que sejam revistos procedimentos e equipamentos de abandono baseados nas inéditas dificuldades enfrentadas nesse acidente marítimo.

Por último, talvez o mais importante ensinamento, a necessidade permanente de uma formação adequada e de uma constante atualização profissional daqueles Oficiais que, do passado de seus navios, tomam decisões que possam vir a comprometer a segurança de seu navio, a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a preservação do meio ambiente.

¹⁰ Varar – Varar o navio é fazer encalhar, pôr em seco o navio. (Arte Naval - Vol.II)



A HISTÓRIA DO CANHÃO MISTERIOSO

CMG (RM1) Pedro Gomes dos Santos Filho

Esta é a história de um canhão. Uma história em que dados controversos deixam perguntas sem resposta e, por conseguinte, transformam seu personagem principal, uma arma apenas diferente, em um canhão cercado de mistérios.

A história se passa no final do século XIX. Naquela época, as Marinhas de guerra viviam um extraordinário aprimoramento, consequência da revolução tecnológica na construção de navios e no desenvolvimento do armamento naval. Apesar disso, fabricar uma munição confiável no final daquele século não era uma tarefa fácil. Os explosivos usados nas granadas, geralmente pólvora negra ou TNT, ideais para fazer frente às couraças cada vez mais resistentes, eram suscetíveis a detonações prematuras devido ao calor ou choque proporcionado pelo recuo dos canhões. Além disso, as “negas” eram frequentes; as espoletas, não confiáveis. Naquele cenário, alguém que conseguisse desenvolver um canhão imune a problemas semelhantes poderia ganhar um bom dinheiro, ficar famoso ou, mais importante, ajudar seu país em situações de crise ou conflito. Não se pode afirmar a motivação do inventor, mas o desafio o levou a criar o *pneumatic dynamite torpedo gun*.

O canhão, assim como os Whitworth, Armstrong, Krupp e Nordenfeld, também era conhecido pelo nome do seu criador e fabricante: Zalinsky.

O Capitão Edmund Louis Gray Zalinsky (ou Zalinski) nasceu na Polônia, mas serviu como oficial artilheiro no Exército norte-americano durante a Guerra Civil. Em 1883, ao assistir à demonstração de um pequeno canhão a ar comprimido, teve a ideia de fabricar um canhão pneumático de maior calibre. Especialista em tecnologia militar, aperfeiçoou o pequeno modelo e construiu canhões pneumáticos operacionais, destinados a lançar, como alguns jornais noticiavam, “projéteis torpedos-aéreos com carga de nitroglicerina”. Doze canhões foram empregados na defesa do litoral; três instalados na proa do cruzador experimental USS “Vesuvius”, comissionado em 1890.

Em 1893 eclode no Brasil a Revolta da Armada, capitaneada pelo Almirante Custódio de Melo. O Governo de Floriano Peixoto se apressa em comprar navios no estrangeiro para combater a Esquadra revoltada. A compra é intermediada pelo dinâmico comerciante de armas e empresário Charles R. Flint, futuro fundador da IBM.

Ao chegar ao porto de Recife, um dos navios da Esquadra legalista, o mercante adaptado “El Cid”, rebatizado como “Nitheroy”, chamava atenção. Ostentava na proa uma arma desconhecida, calibre 15 polegadas: o “canhão de dynamite”, também denominado “canhão-dynamite” ou “canhão pneumático”.

A chegada do canhão ao Brasil levanta o primeiro mistério. Qual foi o verdadeiro impacto que aquela nova ameaça provocou nos revoltosos?

O livro “Comércio e canhoneiras”, de Steven C. Topic, registra que o medo do canhão pneumático preocupava bastante os insurgentes:

*“Embora Mello e outros participantes da revolta, como o Almirante Alexandrino Alencar, argumentassem que tinham evitado entrar em conflito com a esquadra por questões estratégicas, de fato, o medo do canhão-dinamite do Niterói era a maior das suas preocupações”.*¹

Por outro lado, a obra do Capitão-de-Fragata Alberto Augusto Gonçalves, “Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves”, apresenta boletim no qual os revoltosos minimizavam a importância do “Niterói” em comparação com o seu capitânea.

“...O Niterói (ex-El Cid) é imprestável e não poderá resistir a dois tiros da torre do Aquidabã, que passou por grandes melhoramentos em Santa Catarina!...”
*“Mais alguns dias e a vitória é certa. Ilha das Cobras, 17 de Janeiro de 1894”.*²

É fato que Custódio de Melo evitou entrar em combate com a Esquadra legal e, por isso, recebeu críticas. Entretanto, não se pode afirmar categoricamente que o motivo foi o temor do canhão-dinamite. Até porque a eficácia daquela “arma secreta” ainda não havia sido demonstrada. Embora a propaganda do canhão do “Niterói” veiculada por jornais norte-americanos fosse intensa, alguns historiadores afirmam que ele nunca funcionou. Como uma arma que não havia ainda funcionado podia se tornar uma ameaça terrível a ponto de causar pavor ao inimigo? O mistério sobre o temor causado pelo canhão, apontado pelo historiador norte-americano, persiste. Mas antes de ser desvendado, surge outro: o canhão realmente nunca funcionou?

O jornal The New York Times, de 28 de janeiro de 1894, registra a execução de um teste de disparo realizado em Recife, com a presença do Almirante Jerô-

nimo Gonçalves, antes da sua Esquadra rumar para o Rio de Janeiro. Por sua vez, a revista Proceedings, de 15 de março de 1894, relata que antes da entrada da Esquadra legal no Rio, no dia da rendição dos revoltosos, uma granada foi disparada, com sucesso, contra a Ilha do Pai. Steven C. Topic também registra, na obra já citada, uma bem sucedida manobra de exibição do canhão-dinamite (acerto no alvo a mais de 3 km) nessa mesma época. Além disso, o autor afirma que, no início do combate ocorrido em Santa Catarina, onde estava sediado o governo provisório da rebelião, o canhão fez dois disparos “apenas para testá-lo, assustando a tripulação do Aquidabã”. Logo, segundo essas fontes, o canhão teria funcionado. Mas será mesmo que funcionou? O que se pode afirmar, de acordo com a pesquisa realizada, é: em combate o canhão não funcionou. Com efeito, embora estivesse prevista a sua entrada em ação em duas situações de enfrentamento, o canhão não disparou. Desse fato, chega-se ao próximo mistério: Por que o canhão não abriu fogo quando estava previsto?

O emprego do canhão estava programado nos planos de combate da Esquadra legal. A primeira ação seria contra os rebeldes no Rio de Janeiro. Porém, a chegada da Esquadra à entrada da barra coincidiu praticamente com a capitulação de Saldanha e o asilo dos rebeldes nos navios portugueses fundeados na Baía de Guanabara. Como não chegou a haver combate, o canhão não precisou disparar, quanto a isso não há dúvidas. Na segunda tentativa de emprego da arma, a razão pela qual o canhão não atirou envolve, aí sim, vários mistérios. Diz o Almirante Gonçalves no seu relatório sobre a ação contra os rebeldes em Santa Catarina:

*“...De acordo com esse plano, determinei que o cruzador Niterói preparasse o canhão de dinamite, a fim de hostilizar o forte de Santa Cruz³, devendo o cruzador Andrada ir em proteção dele. A execução desse plano não teve lugar por não ter podido funcionar o canhão automático, tendo o encarregado do referido canhão norte-americano, Mr. Brindley, dado parte de doente”.*⁴

O Tenente Edward Brindley era graduado da Academia Naval de Anápolis, Turma de 1880. Contratado

¹ TOPIC, Steven C. Comércio e canhoneiras: Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97). São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 311.

² GONÇALVES, Alberto Augusto. Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943, p. 121.

³ A Fortaleza de Santa Cruz fica na ilha de Anhatomirim; foi construída por volta de 1740 para defender o Norte da Ilha de Santa Catarina.

⁴ GONÇALVES, Alberto Augusto. Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943.

junto com outros americanos para compor as tripulações dos navios recém-adquiridos, foi designado encarregado do canhão-dinamite. Recebeu, de acordo com jornais da época, adestramento diretamente do Capitão Zalinsky antes do “Niterói” suspender para o Brasil e foi considerado apto a chefiar a guarnição do canhão, composta por “14 excelentes marinheiros”.⁵ Não cumpriu a sua missão, que era fazer o canhão disparar, mas por quê? Será que era, como foi acusado pelo Governo brasileiro, um traidor? Não confiava na segurança da arma sob seu encargo? Estava mesmo doente? Já se encontrava doente ou adoeceu momentos antes do combate? A doença era tão grave a ponto de impedir sua atuação? Dos “14 excelentes marinheiros” não havia nenhum que pudesse o substituir? A arma estava inoperante? Se estava, será que avariou após o tal disparo sobre a Ilha do Pai? Algum segredo Mr. Brindley escondia, porque essa história de doença não convenceu ninguém.

Enquanto não se descobre o segredo de Mr. Brindley, surge a pergunta: onde estava o Chefe da Artilharia do “Niterói” que não determinou ao seu subordinado abrir fogo ou providenciou para que alguém o fizesse? Este é mais um mistério. O embarque de E. C. Millen (ou E. F. Miller), que deveria exercer a função de Chefe da Artilharia, está registrado, inclusive com elogios à sua carreira: “por três vezes recebeu o prêmio de melhor artilheiro da Esquadra do Atlântico Norte”.⁶ Entretanto, a partir desse registro, seu nome não aparece mais. O que teria acontecido com o experiente artilheiro? Será que fugiu ao constatar que não havia munição suficiente no Niterói? Não é possível responder, pois não se sabe ao certo se havia munição suficiente no Niterói. O *The New York Times*, de 12 de novembro de 1893, noticia que a munição do Niterói foi recebida no dia anterior ao suspender dos EUA, mas como não cita a quantidade, não soluciona o mistério. Segundo Sérgio Correa da Costa, a quantidade não era suficiente: “O próprio Niterói, quando chegou a Pernambuco, verificou-se que tinha trazido tão pouca munição que não poderia permanecer em ação por mais de meia hora. Seu temível dynamite gun dispunha de um projétil com carga completa, quatro com carga parcial e doze cápsulas vazias”.⁷ Considerando uma carga completa igual a 500 libras de dinamite e uma carga parcial 400 libras, existia no “Niterói” um total de 2100 libras (cerca de

950 kg). Entretanto, essa informação não corresponde ao previsto no plano de combate do Almirante Gonçalves contra os rebeldes na Guanabara. O plano determinava ao navio lançar sobre a fortaleza de Villegagnon “três projetis de dinamite, representando um total de mil de duzentos quilos (1200 kg) de matéria explosiva”⁸ e repetir a ação contra a fortaleza da Ilha das Cobras. Comparando as quantidades, a supostamente existente a bordo seria bem menor do que a prevista no plano de combate. Será que os legalistas planejaram o ataque sem possuir informações precisas acerca da quantidade da munição estocada? É pouco provável, mas a falta de conhecimento sobre a arma, que ficava sob inteira responsabilidade de Mr. Brindley e sua equipe, pode ter causado confusão. O fato de ser uma arma de vanguarda justificava o comportamento de não divulgar seus dados. Entretanto, o conhecimento sobre as suas características era tão restrito que confundiu até os historiadores, pois algumas fontes se referem ao canhão apresentando características distintas. Isso faz com que apareçam novos mistérios: Qual era o seu alcance? Qual era a quantidade de explosivo lançada pelo projétil? Possuía elevação e conreira fixas?

Como se pode observar na tabela a seguir, os dados sobre a carga do projétil (explosivo) e alcance são diferentes, não desvendando o mistério sobre eles.

EXPLOSIVO (TNT)	ALCANCE	FONTE
500 libras (*)	2.700 m (2,7 km)	“Alte Jerônimo Francisco Gonçalves”
980 libras	4.800 m (4,8 km)	“Soldados da Pátria”
+ de 969 libras (440 kg)	5.000 m (5 km)	“Comércio e canhoneiras”
500 libras	Grandes distâncias	“Brasileiros no sinistro Triângulo das Bermudas”
50 libras (**)	1,75 milhas	“História Naval Brasileira, Volume V, Tomo IA
100 libras (**)	2,5 milhas	
200 libras (**)	3 milhas	

(*) Projetis poderiam ser carregados com menos carga possuindo alcances menores.
(**) Os projetis possuíam hélices, que lhes davam movimento rotativo.

⁵ The New York Times (NYT), 22 nov. 1893.

⁶ The New York Times (NYT), 12 nov. 1893.

⁷ COSTA, Sergio Correa da. Brasil, segredos de Estado. Rio de Janeiro: Record, 2011, p. 251.

⁸ GONÇALVES, Alberto Augusto. Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943, p. 125.

Com relação à conreira e elevação, os dados também não coincidem. Segundo o Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama, o canhão “*tinha elevação e conreira fixas... A distância alcançada pela carga era regulada pela pressão variável do ar comprimido e a conreira era dada pela própria proa do navio*”.⁹ Entretanto, essa informação não está de acordo com o livro “A revolta da Armada”, que diz ter o modelo brasileiro conreira e elevação. Corroborando esse último dado, um artigo de 21 de abril de 2008¹⁰ chega a afirmar que a arma, diferente dos canhões instalados no USS “Vesuvius”, possuía um arco de 300° de conreira e era capaz de elevar.

Mas os mistérios não estão apenas nas características. O preço do canhão-dinamite também apresenta dados controversos. Enquanto Saldanha da Gama afirma que o canhão custou 70 mil dólares, Steven C. Topic diz que o preço foi 90 mil. Um mistério de 20 mil dólares, quantia considerável à época.

A Revolta terminou e, independente do mistério sobre o preço, surgiu um problema financeiro. Embora

a Marinha tivesse comprado o navio, quem desembolsou o dinheiro para a compra do canhão foi o empresário Mr. Flint, que, não querendo sair prejudicado no negócio, cobrou da MB a dívida. Sabendo que a arma não iria funcionar, as autoridades navais solicitaram um teste que, obviamente, não foi realizado, pois Mr. Brindley, sempre ele, mais uma vez deu parte de doente. Em consequência, pediram para o canhão ser retirado de bordo. Mais um mistério que surge. O canhão foi ou não retirado? Segundo algumas fontes, o canhão pneumático foi instalado na Fortaleza de Santa Cruz para atuar na defesa da costa. Outras concluem que a arma ficou mesmo a bordo do “Niterói”, que após hábeis negociações de Mr. Flint, foi revendido por um milhão de dólares aos Estados Unidos, prestes a entrar em guerra com a Espanha.

Batizado como USS “Buffalo”, o ex-“Niterói” prestou relevantes serviços à Marinha norte-americana até 1927. Com o desenvolvimento dos propelentes e projetis no final do século XIX e início do século XX, a vida dos canhões-dinamite não foi tão longa. O USS “Vesuvius” perdeu seus canhões em 1904; os doze canhões empregados na defesa do litoral saíram de serviço em 1905.

E o canhão-dinamite do “Niterói” que fim levou? Como termina a sua história? Não se sabe. Mistério...

⁹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha (Almirante). *Brasileiros no Sinistro Triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1984, p. 60.

¹⁰ <http://www.navweaps.com>. Acesso em: 26 de maio de 2011.

BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Volume V, Tomo IA. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1995.

COSTA, Sergio Correa da. *Brasil, segredos de Estado*. Rio de Janeiro: Record, 2011.

FRANK D. MCCANN. *Soldados da Pátria: a história do Exército Brasileiro 1889 – 1937*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007 (Stanford University Press, 2004).

GAMA, Arthur Oscar Saldanha (Almirante). *Brasileiros no Sinistro Triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 1984.

GONÇALVES, Alberto Augusto. *Traços biográficos do Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943.

<http://www.navweaps.com>. Acesso em: 26 de maio de 2011.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 1997.

The New York Times (NYT), 12 nov. 1893.

The New York Times (NYT), 22 nov. 1893.

TOPIC, Steven C. *Comércio e canhoneiras: Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.



ASPIRANTES NA ACADEMIA NAVAL DE DALIAN

Aspirante Franco de Marquet Freitas
Aspirante Daniel Martins Saraiva Leontsinis

INTRODUÇÃO

Em 2009, segundo dados da balança comercial brasileira, publicados na Folha Online, a China se tornou o maior parceiro comercial do Brasil, superando os EUA. Já não é novidade a crescente aproximação entre Brasil e China nos últimos anos, o que naturalmente se traduz em uma intensificação do relacionamento entre diferentes setores destas nações. No setor de defesa, ambos os países encontram-se desenvolvendo suas Marinhas de Guerra, guardiãs e mantenedoras do imenso Poder Marítimo que as duas potências dispõem e através do qual contribuem sensivelmente para o crescimento de seus PIB.

Nesse contexto, foi realizado, no período de 18 a 25 de março de 2012, um intercâmbio, no qual os Aspirantes Franco de Marquet Freitas e Daniel Martins Saraiva Leontsinis, acompanhados pelo Capitão-de-Corveta Luciano da Silva Maciel, foram recebidos na

Academia Naval de Dalian, na China, experiência que rendeu bons frutos tanto em termos de conhecimentos profissionais e cultura quanto no estreitamento de laços entre as Escolas Navais dos dois países.

A China é um país muito interessante em diversos aspectos. Além de ser o país mais populoso do planeta, tem apresentado um desenvolvimento astronômico e um crescimento tão expressivo que analistas internacionais já questionam se os EUA sustentarão a posição de economia mais influente do planeta no transcurso da atual década. Essas peculiaridades chinesas destacam, ainda mais, a importância estratégica das relações estabelecidas entre o Brasil e a China, tendo o nosso país muito a ganhar ao se aproximar dessa nação, tanto do ponto de vista do desenvolvimento quanto do preparo e aplicação de seu Poder Naval.

CULTURA E CARACTERÍSTICAS: A VISÃO DOS ASPIRANTES

Logo no primeiro contato com o solo chinês, ficaram evidentes os sinais de desenvolvimento. O aeroporto de Beijing está entre os maiores e mais modernos do mundo e é muito bem estruturado. A organização é notável, a segurança e o crivo burocrático para entrar no país são rigorosos. Como em boa parte dos países desenvolvidos, todos os locais públicos são monitorados por câmeras, e os estrangeiros que chegam são previamente registrados com seus passaportes, tanto no aeroporto quanto nos hotéis em que se hospedam. Assim, o governo mantém um controle efetivo de quem entra, sai e se movimenta no país.

O Adido Naval na China nos recebeu no aeroporto e nos apoiou durante os dois dias que passamos em Beijing. Fomos apresentados aos costumes e à cultura local, e visitamos os principais pontos turísticos da cidade e arredores, tais como Cidade Proibida, Praça da Paz Celestial e a Grande Muralha. Logo que chegamos, tivemos a agradável surpresa de saber que não precisaríamos nos preocupar com furtos ou violência urbana porque essas ocorrências são quase nulas no dia a dia do povo chinês. As rígidas leis penais e a implacável aplicação delas dão ao cidadão comum e aos turistas um excelente padrão de segurança pública, o que demonstra que o governo chinês não perde muito tempo com a criminalidade e violência urbana, não permitindo que tais questões perturbem seu crescimento econômico e desenvolvimento.

Ao passear por Beijing, pudemos perceber o reflexo do enriquecimento do país. Durante o dia, ficamos abismados com a quantidade de carros importados, das principais marcas europeias, e à noite quase todos os imponentes e modernos prédios iluminavam a cidade com muitos letreiros em néon. Por outro lado, constatamos que realmente há uma concentração de riqueza nos grandes centros urbanos. Ao passarmos por locais mais distantes do centro da cidade, a caminho de nossa visita à Grande Muralha, observamos a simplicidade e pobreza de alguns vilarejos. Aparentemente, essa disparidade não significa necessariamente miséria e desordem para a parcela menos favorecida da população, pois as ruas e estradas eram limpas e não havia moradores de rua, apenas comércio informal nas vias públicas e nas proximidades dos pontos turísticos.

Outro ponto interessante da cultura chinesa é a mentalidade nacional voltada para a defesa, prova-

velmente fomentada pela memória das guerras, que no passado trouxeram muitas perdas e sofrimento à nação, a exemplo da ocupação da Manchúria, pelos japoneses, antes e durante a 2ª Guerra Mundial, evento no qual alguns milhões de chineses perderam suas vidas. Em Beijing, todos os estacionamentos subterrâneos dos prédios também servem como abrigos nucleares. Pudemos observar pessoalmente um estacionamento com grandes portas de chumbo reforçadas. Esse traço defensivo da China ficou ainda mais claro durante uma palestra sobre as Forças Armadas chinesas, apresentada na Academia Naval em Dalian, onde o palestrante, um Capitão-de-Mar-e-Guerra reformado, frisou que o país trabalha apenas para garantir a sua defesa e soberania. Para sustentar a sua argumentação, ele ressaltou o fato de a China ter sido o primeiro país detentor de armas nucleares a se comprometer que jamais seria o iniciador de um ataque nuclear ou a usar armas nucleares contra nações que não as possuem, enfatizando também o caráter puramente defensivo e dissuasório de seu poderio nuclear bélico.

Quanto ao breve convívio com os chineses, percebemos que, em alguns aspectos, eles são bem parecidos com os brasileiros. Todos que conhecemos foram simpáticos, sorridentes e até brincalhões, fossem civis ou militares. Quando fomos levados às áreas de comércio na China, notamos que os chineses são negociantes natos, oferecendo sempre um preço inicial bem alto pelos produtos, que podem ser vendidos até por cerca de quinze por cento do valor proposto inicialmente, conforme a habilidade de negociação do comprador. De um modo geral, em meio às várias conversas que tivemos com civis e militares chineses, pudemos perceber que, como os brasileiros, o que eles buscam é o desenvolvimento e o bem-estar do seu povo de forma pacífica e com muito trabalho.

HOSPITALIDADE

Ao chegar a Dalian, fomos recebidos por uma comitiva de Oficiais e Aspirantes chineses que nos ajudaram com as malas e nos levaram do aeroporto até o Hotel do Departamento Internacional Militar de Intercâmbios da Academia Naval de Dalian. Eles foram muito atenciosos e cordiais em todos os detalhes.

Após a instalação e o excelente jantar servido no hotel, fomos levados ao prédio dos Aspirantes e distribuídos por três camarotes, cada um com oito Aspirantes chineses. Os Aspirantes nos receberam com aplau-



Ordem unida

sos e sorrisos, fizeram muitas perguntas sobre o nosso País, sendo toda a comunicação no idioma inglês, falado com certa fluência pela maioria dos Aspirantes chineses.

Ao longo dos sete dias de permanência na Academia Naval, desenvolvemos uma agradável camaradagem com o pessoal da Companhia que acompanhávamos. Durante a estada em Dalian, a Academia Naval nos ofereceu jantares oficiais, passeios turísticos e permitiu que acompanhássemos a rotina do Aspirante chinês. Assistimos às aulas, participamos dos treinamentos físicos, com destaque para a pista de obstáculos, cujos obstáculos balançam para simular o jogo do navio, e para as corridas de cinco quilômetros ao ar livre, a uma temperatura de 10°C negativos, em subida numa montanha nas proximidades da Academia, eventos nos quais os chineses perceberam e exaltaram com aplausos o preparo físico dos Aspirantes brasileiros.

FORMAÇÃO

Na Academia Naval de Dalian, o modelo de formação não é muito diferente do adotado na Escola Naval

brasileira. Além do extenso currículo acadêmico, há uma grande preocupação com a higidez física e com o preparo militar-naval dos Aspirantes chineses.

No que diz respeito à formação acadêmica, são quatro anos de formação básica, comuns para todos os Aspirantes. Nesse período, recebem aulas de inglês, navegação, cálculo, física, entre outras. O quinto ano é específico, quando os Aspirantes são divididos em suas habilitações e passam a estudar de forma mais direta o que encontrarão nos navios depois de formados.

Uma característica notável em relação à formação acadêmica na Academia Naval de Dalian é que os Aspirantes possuem, mesmo no período básico, uma formação bem mais específica em comparação à realizada nos dois primeiros anos da Escola Naval brasileira. Isto fica claro pelo fato de que, naquela Academia, formam-se apenas oficiais de superfície, ou seja, aqueles que servirão embarcados nos navios. Existem, em outras regiões da China, Academias para a formação de submarinistas, de engenheiros e de fuzileiros navais. Dessa forma, permite-se, desde o início, uma formação direcionada às atividades que o militar desempenhará durante a sua carreira.



Além disso, as disciplinas estudadas são bastante relacionadas com a carreira, havendo poucas disciplinas relativas às ciências sociais, e uma quantidade bem grande de disciplinas no campo das ciências técnicas e das ciências profissionais e navais. A língua inglesa, por exemplo, é estudada apenas nos dois primeiros anos, garantindo, ainda assim, um bom nível de fluência por parte dos Aspirantes chineses. Isto se torna ainda mais interessante diante do fato de que, na China, o sistema de escrita não tem relação lógica com o alfabeto ocidental, e que o mandarim não tem raízes linguísticas em comum com o inglês.

Em contrapartida, este tipo de formação mais aprofundada em áreas especificamente profissionais pode gerar um déficit nos quesitos “conhecimentos gerais” ou “cultura geral”, limitando a bagagem intelectual e cultural do militar nos assuntos diretamente relacionados à sua carreira e ao seu país.

Ainda na área acadêmica, após uma breve visita ao prédio dos laboratórios, com dezenas de instalações, foi possível perceber que os Aspirantes dos últimos anos recebem um grande incentivo à aplicação

de forma criativa dos conhecimentos acadêmicos adquiridos. No laboratório de simulação de circuitos, os Aspirantes simulam, em softwares de computador, circuitos eletrônicos complexos, não apenas baseados em exercícios sugeridos pelo professor, mas representando situações e sistemas criados pelos próprios Aspirantes. Em seguida, no laboratório de tecnologia eletrônica, o Aspirante une placas eletrônicas, lâmpadas de *led* e fios de cobre para construir de forma real o circuito que foi simulado anteriormente no computador. Verificamos ainda que, no laboratório de controle e sistemas inteligentes, os Aspirantes têm a oportunidade de criar pequenos robôs e outros sistemas mecatrônicos.

Além da formação acadêmica, os Aspirantes praticam atividades físicas duas vezes por dia, divididos por Companhias, sendo uma matinal, logo após a alvorada, e outra vespertina, após as aulas. Diferentemente da nossa Escola, na Academia não existem equipes esportivas representativas.

No que tange à formação militar, as atividades são intensas e variadas. Todos os Aspirantes, ao longo dos cinco anos, realizam cursos de tiro de fuzil, testes físicos de corrida, natação, flexão de braços e pista de obstáculos, além de intensa atividade de Ordem Unida. Citamos como exemplo a Ordem Unida realizada como treinamento para a Parada Nacional no ano de 2009, em comemoração ao aniversário da República Popular da China, e que ocorre a cada decênio na Praça da Paz Celestial em Beijing. Este treinamento teve a duração de dez meses e congelou as atividades dos Aspirantes nesse período. O tempo e a rigidez que foram dispensados para este desfile demonstram a grande importância que a Marinha chinesa dá às oportunidades de passar ao seu governo e sociedade civil uma imagem positiva de excelência, disciplina e patriotismo.

Para a prática profissional naval, a Academia possui três navios de instrução, onde os Aspirantes embarcam para exercitar o que aprenderam em sala de aula, além de um Navio Escola, que realiza uma viagem de instrução com duração de quatro meses, visitando cerca de dez países. Participam desta viagem os Aspirantes do quinto ano e alguns selecionados dentre os demais anos.

A Academia Naval de Dalian forma, anualmente, cerca de quatrocentos Oficiais de superfície para comporem a Marinha do Exército Popular de Libertação.

ROTINA

As atividades de rotina para os Aspirantes chineses iniciam-se às 06h00. Às 06h10 são realizados exercícios físicos leves, que podem variar entre uma corrida, um treino de força ou mesmo uma Ordem Unida, que também é considerada uma atividade física, necessitando, inclusive, de alongamento muscular prévio. Todos os Aspirantes participam da atividade física matinal, exceto aqueles que estão escalados para o “quarto d’alva” do dia, no qual é realizada a limpeza dos canteiros das proximidades do prédio dos camarotes.

Terminadas as atividades físicas, há meia hora para o banho, higiene pessoal e troca de uniformes, em preparação para o café da manhã.

A concentração nas salas de aula é às 07h30, onde os Aspirantes aguardam a chegada dos professores para o início das aulas, às 08h00. Estas aulas estendem-se até 11h40, seguidas pelo almoço. Após um período de uma hora de descanso, são iniciadas as atividades da tarde.

Entre 14h00 e 16h30, ocorre mais um período de aulas, seguido de uma segunda etapa de atividades físicas, sendo esta mais voltada para a prática de esportes: futebol, basquete e tênis de mesa.

Terminados os trinta minutos livres após o término das atividades físicas, os Aspirantes têm o jantar que, da mesma forma que o café da manhã e o almoço, dura apenas vinte minutos, tempo suficiente para que todos os mais de dois mil Aspirantes sirvam-se, comam, devolvam suas bandejas e deixem o rancho.

Após o jantar, há trinta e cinco minutos livres. Em seguida, todos os Aspirantes assistem ao telejornal, transmitido por um dos quinze canais estatais chineses e exibido nas salas de televisão das respectivas companhias.

O dia do Aspirante chinês termina com um período de uma hora e trinta minutos de estudo obrigatório para todas as turmas, vinte e cinco minutos de tempo livre e com o toque de silêncio, às 22h00.

CONCLUSÃO

A China é um país que não mede esforços para bem preparar e operar as suas Forças Armadas e apresenta uma admirável consciência militar, que começa em seu governo e se estende à sua população, valorizando o principal meio de qualquer Força Armada, o homem. Nesse sentido, foi possível perceber o quanto os Aspirantes e os demais militares chineses são dedicados e empenhados, seja nos adestramentos, nas aulas ou mesmo na hospitalidade dedicada aos visitantes estrangeiros. Eles ostentavam sempre, na atitude e no olhar, o amor e o comprometimento com sua pátria.

O intercâmbio na Academia Naval de Dalian foi um evento extremamente enriquecedor nos aspectos profissional e cultural, e permitiu a observação, in loco, da postura de um país extremamente sério e promissor no que diz respeito à formação dos futuros Oficiais de superfície de sua Marinha.



Confraternização



LIDERANÇA – VERDADES REVELADAS

“Na natureza não há nem prêmios nem castigos: apenas consequências.”

Robert Ingersoll

CMG (RM1-FN) Paulo Roberto Ribeiro da Silva

PALAVRAS INICIAIS

O que é a verdade? Será que é o inquestionável, o absoluto? Não sabemos! Muitos já tentaram defini-la e nessa empreitada sempre foram surpreendidos pela incapacidade de fazê-lo, pois haviam se esquecido de que é impossível a quem está contido definir o contendor. Este é um conceito complexo, pois envolve pré-definir perfeição, que julgamos ser um atributo necessário para alcançar o absoluto, que não é Humano, limitado, falho, nem perfeito. Se não está ao nosso alcance, como, então, nos aventurarmos neste terreno incerto?

É inevitável que teremos que simplificar, desmistificar, enfim, humanizar a verdade de modo a torná-la palpável e digna de ser manuseada. Partamos da seguinte premissa: a verdade para o autor é a sua ver-

dade, fruto de experiências e observações vivenciadas ao longo de mais de 40 anos de profissão, pautadas por períodos acadêmicos que de certa forma podem dar alguma credibilidade às suas afirmações. Evidentemente existem outras “verdades” que poderão e deverão surgir e se confrontar; entretanto, o que é vital é a possibilidade de gerar um debate sadio, desprovido de veledades e melindres e, assim, tentar nos aproximar de alguma coisa mais palpável, algo mais “verdadeiro” e, portanto, mais sólido, a partir da qual possamos nos aperfeiçoar e nos permitir chegar à “perfeição”.

O desconhecimento abate aqueles que são sedentos por crescimento intelectual e evolução pessoal. A dúvida nos inquieta, expulsando-nos da zona de conforto. Quando interagimos e, neste processo social, somos

alcançados por estímulos que julgamos incoerentes, superficiais e perigosos, aí então tudo se magnifica e assume outra dimensão, pois, ao se constituírem em ingredientes usuais na formação dos consensos, acarretam distorções e ações inimagináveis. Esse foi o mote que levou o autor a se indignar e a explicitar suas “verdades” sobre o processo da LIDERANÇA. Acompanhem esse processo e tiremos nossas conclusões, testando suas “verdades”, validando-as ou não.

TEORIAS DE LIDERANÇA – A ETERNA BUSCA DE UM MELHOR CAMINHO

“Têm aparecido e desaparecido muitas teorias sobre liderança. Algumas se concentravam no líder. Outras se concentram na situação. Nenhuma resistiu à prova do tempo”.

Warren G. Bennis

As pessoas são carentes de conhecimento assim como são dependentes do social. Em suas interações compartilham informações, crescem e se aperfeiçoam. Nesta dinâmica surgem naturalmente as estratégias de influência com interesses diversos, notadamente a busca pelo poder em todos os seus matizes.

No processo gerado por esse viver em grupo, constata-se o despontar de alguns indivíduos com atributos que os capacitam a guiar os demais de maneira consensual. Inteligência, competência, empatia; sejam quais forem estas características, eles as possuem, o que em muitas situações enebria os seguidores e os arrasta para o céu ou para o inferno, dependendo dos valores éticos envolvidos.

Desde os tempos mais remotos, o Homem se questiona sobre esta metacapacidade “milagrosa”, tentando decifrá-la, compreendê-la e, até mesmo, manipulá-la. Uma infinidade de estudiosos aceitou este desafio e se lançou na perseguição da gênese que envolvia este mistério denominado Liderança. Fazendo coro com essa afirmação, John K. Clemens e Douglas F. Mayer em seu livro “Liderança, o toque clássico” afirmam:

Não é surpreendente que livros como As Vidas dos Homens Ilustres...ofereçam ricas perspectivas sobre liderança. Afinal, os problemas centrais para uma liderança efetiva – motivação, inspiração, sensibilidade e comunicação pouco mudaram nos últimos 3.000 anos. Esses problemas foram enfrentados pelos Egípcios quando construíram as pirâmides, por Alexandre

quando criou seu império e pelos gregos quando lutaram contra os troianos. Liderança é um conceito escorregadio e ilusório, que deixa perplexos mesmo os cientistas sociais. Após estudar mais de 3.000 livros e artigos sobre liderança, escritos ao longo dos últimos 40 anos, certo pesquisador conclui que não se sabe muito mais a respeito desse do que se sabia quando toda a confusão teve início.

Num primeiro momento, pesquisou-se a vida de notórias personalidades, garimpando os segredos ocultos naqueles desempenhos excepcionais. Consultaram biografias, analisaram comportamentos, relatos e tudo o que poderia apontar algum indício que justificasse toda aquela excelência.

Muitos foram os estudos (teorias) apresentados como definitivos ou quase isso. Os pioneiros propalavam que ser líder era um dom e que, portanto, era um privilégio dos bafejados pela graça divina, o que condenava os demais a tão somente serem seguidores “ad eternum”.

Posteriormente, para a felicidade de todos, foram surgindo outras teorias com novas abordagens, estendendo o manto divino da liderança sobre qualquer pessoa que a desejasse e buscasse decididamente. Ou seja, a liderança não era somente inata, mas também e, principalmente, uma virtude adquirida por meio da vontade e a consequente mudança de atitude.

A partir da constatação dessa realidade, desmistificando o ato de liderar, desencadeou-se uma avalanche de estudos no afã de apontar caminhos objetivos, que permitissem um acesso à fonte dos prodigiosos recursos que até então ainda estavam sob um denso véu de ignorância, agora em franco processo de ruptura. A Teoria do Grande Homem, “The big Five”, e suas teorias congêneres surgiram enfatizando a essencialidade dos traços (atributos), agora já divorciadas de sua predestinação genética. Em sequência, e sem rigor cronológico, vieram as teorias comportamentais da Universidade Ohio, Michigan, e a teoria de White, Lippitt e Lewin, estabelecendo a classificação dos estilos de liderança em autocrático, democrático e *laissez-faire*, demonstrando a insuficiência dos atributos e revelando que não bastava tê-los, o fundamental era também comportar-se de modo a compartilhar poder com os liderados. Esses estudos foram pioneiros no aporte do componente emocional no processo de influência interpessoal, na medida em que o ato de liderar é um processo interativo e precipuamente emocional. Até

esse momento ficava patente que não bastava Ter, era necessário Ser e Ser por inteiro. Entretanto, verificou-se que ainda faltavam algumas peças na montagem deste enorme quebra-cabeças.

A vida tem demonstrado a sua mutabilidade, gerando com frequência contextos situacionais variáveis em que Ser da mesma forma em todos os momentos jamais encontrou eco na realidade. Os grandes líderes demonstravam flexibilidade e mudavam quando necessário, contextualizando-se, a fim de obterem respostas satisfatórias, o que revelava a importância de agir diferente em situações diversas, surgindo, daí, as inúmeras teorias situacionais/contingenciais.

É lógico que a flexibilidade deve ser um atributo relevante do líder, sobretudo quando as variáveis situacionais vão surgindo, requerendo atitudes específicas. Neste ponto, surgem todas as perplexidades que as teorias situacionais buscam responder – O que, como, quando e quanto flexibilizar? Deve-se focar mais no trabalho ou nas pessoas que realizam os trabalhos? Caso o contexto temporal seja restritivo, como se deve proceder com os subordinados? E se os “colaboradores” são imaturos emocionais e/ou profissionais? Deve-se começar um trabalho com novos subordinados de uma forma mais autocrática? E se o pessoal ainda não demonstra uma interação satisfatória? São perguntas sobre perguntas, dúvidas sem fim e, evidentemente, teorias a encher compêndios e tratados.

Dentre as teorias situacionais mais conhecidas despontou, então, a de Hersey- Blanchard, preocupando-se com o relacionamento entre a maturidade dos subordinados e o foco do líder na tarefa ou no relacionamento. Outra teoria interessante é a de Fiedler, com o seu Índice de Favorabilidade Situacional, que avalia o relacionamento líder-liderado, a percepção de poder pelo subordinado e o grau de estruturação da tarefa, tentando indicar ao líder onde deveria ser dada ênfase no processo da liderança. A teoria de Vroom-Yetton chegou preocupada em facilitar o processo decisório, sugerindo a seleção de um estilo ideal de liderar para a tomada de decisão, e variando conforme a menor ou maior participação dos subordinados no processo. A do Caminho-Objetivo (“Path Goal”) veio propalando que o líder deveria se responsabilizar pelo acompanhamento dos liderados durante toda a execução das tarefas, recompensando-os pelo atingimento de metas intermediárias e removendo os obstáculos que porventura viessem a surgir. Como se pode constatar, todas estas teorias, em graus diferentes, esforçavam-se para resolver o seguinte dilema: Como o líder deveria agir diante da diversidade de variáveis situacionais envolvidas?

Prosseguindo na eterna pesquisa de uma melhor explicação do fenômeno da liderança, surgiu a teoria transacional explorando o interesse humano, fazendo com que as ações dos liderados viessem sempre acompanhadas de uma gratificação de qualquer espécie oferecida pelo líder, o que gerava uma motivação pontual vinculada estritamente à transação “negociada”. Por outro lado, a liderança transformacional chegou como contraponto daquela enfatizando a importância do líder em dar uma visão inspiradora (motivação), um estímulo intelectual (delegação de autoridade) e uma consideração individualizada aos liderados (foco nas pessoas), proporcionando uma motivação consistente e duradoura, o que denotava uma priorização do fator confiança como elemento aglutinador das relações líder-liderados.

Mais recentemente começaram a se manifestar algumas teorias vanguardistas, como as Neo-Carismáticas, a Servidora, etc. Por estas teorias carregarem novas abordagens ligadas especialmente a aspectos atrelados à autoajuda e a um viés filosófico/religioso, elas têm um grande apelo junto a um significativo número de pessoas, fazendo com que prontamente sejam adotadas mais pela emoção do que por razões racionalmente consistentes. **A decisão de adotar uma teoria específica não deve, sob nenhuma hipótese, estar desvinculada dos aspectos situacionais e, dentre eles, principalmente, a cultura e o clima organizacional da instituição na qual esteja inserida.**

Atualmente, a liderança transformacional tem adquirido grande destaque por se mostrar adequada e perfeitamente exequível ao atender ao clamor das exigências contemporâneas na busca do melhor rendimento individual e coletivo, como também à significativa valoração dos aspectos humanos dos liderados.

“A maior habilidade de um líder é desenvolver habilidades extraordinárias em pessoas comuns”.

Abraham Lincoln

O fundamental é que essa imensa gama de estudos e teorias não se rivaliza intencionalmente. As diferenças as personalizam e permitem um avanço irregular, mas contínuo, na busca de uma melhor forma de explicar o fenômeno da liderança, conforme afirma:

Isso quer dizer que a liderança tem sido investigada desde há muito e como tal é justo que apresente inúmeras interpretações. É desejável lembrar que a diferença entre as interpretações se traduziu em pontos de vistas que não são necessariamente opostos, mas que, de certa forma, propõem enfoques comple-

mentares uns aos outros. É o conjunto de todos eles que oferece uma visão mais completa sobre o assunto.

Cecília Whitaker Bergamini

PALAVRAS DE ALERTA

“Prudente: um homem que acredita em dez por cento daquilo que ouve, num terço daquilo que lê e em metade daquilo que vê”.

Ambrose Bierce

Quando nos dispomos a falar sobre algum assunto, mesmo aquele em que nos julgamos especialistas, temos que ponderar com muita sabedoria os argumentos que respaldam nossas ideias, pois certamente existem pessoas com pontos de vista diversos e possivelmente tão ou mais válidos do que os nossos. Este alerta ganha maior destaque quando o assunto em questão é julgado como de conhecimento geral e, portanto, conta com inúmeros “experts”.

Na história da humanidade, deparamo-nos frequentemente com temas que por sua transversalidade permeiam diversas áreas do conhecimento e, assim, arrastam estudiosos, interessados, curiosos e aventureiros. Nessa dinâmica surge todo tipo de coisas: doutrinas, manuais, estudos fundamentados, comentários e, até mesmo, um sem número de tratados (“bíblias”) na busca da “reinvenção da roda”.

Seria leviano se pretendêssemos exigir total ineditismo num tema de tamanha importância e popularidade como a Liderança, entretanto há que sermos humildes e prudentes em nosso caminhar, não só neste tema como principalmente em nosso viver.

No século em que vivemos, estamos sendo “afogados” no oceano de dados, informes e informações, pois as pessoas não enxergam limites/barreiras que as impeçam ou dificultem de difundir suas ideias, e isto é muito bom! No entanto, a liberdade plena aporta consigo um elemento perverso, que é a permissividade – característica que permite contaminar o bem com o mal e o verdadeiro com o falso.

A Liderança não possui somente atributos genéticos e, portanto, inatos. Isto já está plenamente comprovado. Qualquer pessoa é capaz de adquirir e desenvolver traços que lhe possibilitarão tornar-se um Líder. Basta desejar e buscar. Buscar onde? Em universidades, escolas, seminários, assessorias (“mentoring”, “coaching”, etc.) “sites” e bibliografias? As fontes são intermináveis, porém como poderemos confiar em sua idoneidade, competência e desinteresse?

Todos falam de Liderança. Nas últimas décadas tornou-se lugar comum falar sobre este tema. A questão é que atualmente ele está se tornando modismo e fonte de interesses outros que não estão comprometidos com o engrandecimento dos indivíduos e das instituições. Basta entrar em qualquer livraria e tropeçaremos num amontoado de literatura jorrando, aos borbotões, “novas” abordagens e “insites” revolucionários de antigas e muito conhecidas posições, agora travestidas de novas roupagens como se inéditas fossem.

Reescrevem a Bíblia, parafraseiam livros clássicos, recontam velhas histórias como se fossem experiências autoexperimentadas. Esses profissionais de púlpito que jamais exerceram chefias, nunca fitaram os olhos de um subordinado (hoje chamado de colaborador na intenção de redefinir de forma politicamente correta o que continua a vigorar na maioria das instituições – Eu mando e você obedece!). Desconhecem onde se situa o vestíário dos empregados, o estado do seu refeitório, as condições dos seus sanitários e, principalmente, quem são, como vivem e quais são seus problemas profissionais, emocionais e pessoais.

Com ajuda de um excelente “marketing” e através de uma performance teatral impecável, esses “modelos” teóricos estão fazendo doutrina, estabelecendo princípios e referências, e são capazes de atrair multidões, honestas e sequiosas por conhecimento, induzindo-as a despender quantias significativas, para reaprender com uma abordagem diferente aquilo que normalmente já sabem.

Cuidado! Sejamos prudentes nas escolhas das pessoas que nos apontarão os caminhos que haveremos de trilhar. Não nos é permitido continuar a ser inocentes e vítimas dos modismos e malabarismos de tablado desses “intelectuais” e de suas falsidades ideológicas, a menos que queiramos pagar um alto preço em intervenções curativas traumáticas nas deformações adquiridas.

PROJETOS DE LIDERANÇA – CUIDADO!

As instituições são como as pessoas que as compõem: ora estão saudáveis, otimistas e produtoras, ora debilitadas, desmotivadas e em declínio. Ao longo do estudo da liderança, constata-se que as instituições, e por decorrência a sociedade na qual elas estão inseridas, têm apresentado sintomas característicos de inúmeras disfunções que nos remetem inexoravelmente às pessoas que as lideram ou deveriam fazê-lo. Será que não estamos nos dispersando ou, até mesmo, nos iludindo na procura daquilo que tememos encontrar?

Não estamos fazendo uma pajelança na busca desesperada de uma solução milagrosa que provavelmente não será alcançada, pois nos “esquecemos” de que o suor e o sacrifício precedem o sucesso? Tudo isto exige muita maturidade e reflexão!

“O único lugar onde o sucesso vem antes do trabalho é no dicionário”.

Albert Einstein

É notório que as soluções existem e podem ser encontradas; uma prova disto é o progresso da humanidade. Desde o controle do fogo pelos Homens primitivos até o manipular dos átomos e dos genes, a humanidade tem obtido vitórias retumbantes, ampliando sem cessar os seus horizontes e empurrando cada vez para mais distante a névoa misteriosa do desconhecimento.

Graças às revelações ou “insights” de milhares de abnegados e desbravadores que surgiram nos mais diversos setores – tecnológico, econômico, político, social, filosófico, etc. – temos sido contemplados com novas formas de pensar e agir, enfim, de viver. Mas não um sobreviver solitário e egoísta, e sim um conviver saudável e solidário em sociedade, onde nasce o coletivo, sem mortificar o individual que nos humaniza.

De fato, não existe um jejum de soluções. Pode-se afirmar convictamente que elas estão a nos rodear. O perigo é nos iludirmos, sendo inocentes, generalistas e superficiais, deixando-nos enganar por soluções detentoras de “resultados mirabolantes” que avocam para si predicados inéditos e definitivos.

Como é sobejamente conhecido, esse diagnóstico tem se mostrado verdadeiro em todas as áreas do saber. No entanto, o mais grave é que a adoção prematura de linhas de ação ainda imberbes, especificamente no setor das Ciências Humanas, tem arrastado a humanidade para situações controvertidas, aportando convulsões, sofrimentos e dores.

Nesse processo interativo gerado na sociedade, os relacionamentos acontecem e naturalmente apresentam desfechos de graus variados. Uns aglutinam e se reproduzem, outros distanciam e discriminam. Nesta dinâmica desponta, então, a figura do líder e da liderança com a tarefa de disciplinar e orientar, de, enfim, trazer ordem e facilitar o atingimento de objetivos.

O exercício da liderança aglutina em si uma enormidade de atributos e atitudes que permitem às pessoas produzirem com motivação e felicidade, resultando em um rendimento ótimo. Caso isso não se realize dentro de um

nível esperado, o que gera um descompasso, deve-se atuar no processo (líder, liderados, situações e interações), para definir ou reconduzir as ações a um patamar de excelência que equacione aquele estado de insatisfação e ansiedade. Nesse esforço na busca do equilíbrio, os assuntos devem ser tratados com densidade e robustez, evitando-se disseminar conclusões apressadas, de pronto uso, normalmente descartáveis e com data de validade por vencer.

A sociedade contemporânea, em sua eterna busca por inovação, o que é válido, inúmeras vezes tem trazido a reboque ineditismos que ignoram soluções já alcançadas e, portanto, abandonam-nas precocemente sem pelo menos testá-las. Como criar um antídoto para este mal? Será que o contágio está estabelecido e só nos resta tomar o “coquetel” anti-HMS (Hipocrisia, Mediocridade e Superficialidade), a fim de ganharmos uma sobrevida?

Não existe uma única resposta. É evidente que podemos prevenir, mas de toda forma teremos que ter sabedoria para repensar e reavaliar as consequências da adoção de soluções inadequadas, inexecutáveis e, até mesmo, inaceitáveis que estão a nos rodear, enganando-nos e impedindo-nos de alcançar resultados sérios e consistentes que poderiam ser obtidos por meio de reflexões maduras baseadas em diagnósticos há muito conhecidos.

Como uma necessidade social, a liderança surge, espontaneamente, não requerendo meios hierarquizados para o seu desenvolvimento. Contudo, após a sua gênese, surge naturalmente uma hierarquização de pessoas, definindo atribuições, mesmo que informais. Nestas situações “espontâneas”, o líder surge de uma espécie de clamor coletivo dos seus membros que o identifica como a melhor pessoa para conduzi-los. Em outras situações, entretanto, a liderança se implanta em ambientes hierarquizados, podendo ou não se utilizar dessa hierarquia para o seu desenvolvimento. Nestas circunstâncias, espera-se que a liderança seja exercida por aquele indivíduo que ocupa a função de chefia, pois assim haverá uma conjugação de predicados, o que facilitará sobremaneira o exercício do mando. Caso isso não se verifique, a instituição poderá iniciar um programa de capacitação do chefe ou, até mesmo, de sua substituição por outro mais habilitado.

A verdade é que a busca de soluções heterodoxas, elegendo outros personagens como líderes ou seus prepostos, encontram incontáveis registros de retumbantes fracassos na história da humanidade. Não nos esqueçamos de que jamais se valoriza um chefe desacreditando-o ou simplesmente desonerando-o de algumas de suas atribuições de principal personagem no processo de li-

derança da instituição, empresa, departamento, etc. **O ato de liderar é uma prerrogativa inalienável dos chefes em instituições hierarquizadas!** Evidentemente que neste processo o chefe pode ser assessorado, notadamente nos aspectos administrativos de sua função.

O líder é o “espelho” do liderado! O conselheiro, orientador e amigo. O pai exigente, o exemplo a ser seguido e até mesmo o confessor. Nas horas de necessidade, é o primeiro a ser procurado na certeza de uma palavra de estímulo, conforto, sabedoria e, especialmente, de orientação pessoal e profissional.

“A menor distância entre duas pessoas é o riso e as lágrimas”.

Jung

Liderança não se delega! Ela se alimenta de exemplos coerentes. Muitos dizem que é como o amor – Todos a conhecem por vivenciá-la, mas poucos são capazes de defini-la. Plagiando a Bíblia Sagrada – que Deus nos perdoe –, o ato de liderar pode ser compreendido como o amor bíblico que é sofredor, benigno, não é invejoso, não se vangloria, não se ensoberbece, não se porta inconvenientemente, não busca os seus próprios interesses, não se irrita, não suspeita mal, não se regozija, mas se regozija com a verdade, tudo sofre, tudo crê, tudo espera e tudo suporta (I Coríntios 13,4-7).

“Nada é mais comum que falar do amor, nada é mais raro que falar dele adequadamente”.

*François-Joachim de Pierre de Bernis
(Cardeal de Bernis)*

O verdadeiro Líder é como o chefe de uma família saudável, ninguém precisa procurar na rua referências e orientações. Elas se encontram em todas as ações que minuto a minuto são vivenciadas por todos dentro de casa. Que isto nos sirva de orientação para que não nos aventuremos em projetos/programas de liderança

eivados de vícios. **Fortaleçam o Chefe que a instituição será engrandecida!** Não esqueçamos que a centralidade da liderança está nas pessoas e na Confiança criada entre elas pelo seu exercício salutar.

Outro flagelo que nos assola é a confusão, intencional ou não, entre programas motivacionais e programas de liderança. Estes excedem aqueles! As tentativas de formar líderes tão somente por meio de programas motivacionais estão fadadas ao fracasso.

“A motivação sozinha não é suficiente. Se você conhecer um idiota e motivá-lo, você terá então um idiota motivado”.

Jim Rohn

A contratação de líderes “prêt-à-porter”, gerados em culturas organizacionais exógenas, utilizando-se de recursos performáticos impactantes, podem até nos impressionar em suas rápidas e dispendiosas apresentações, porém já na manhã seguinte nossas carências ressuscitam sequiosas por estímulos autênticos somente encontrados entre nossos pares.

“Há vezes em que é preciso uma viagem de autodescoberta para perceber que nada é como o nosso lar”.

Anais Nin

A formação de líderes pressupõe identificação profissional, a conscientização de valores, assimilação de atributos, o envolvimento emocional de todos e, a decisão de mudar comportamentos. Liderar demanda, portanto, uma introspecção, conscientização e uma decisão. Para sermos líderes, devemos mudar e mudar muito. É primordial um “nascido de novo”, e este processo não acontece por decreto (ordem), ele surge primeiro em nossos corações e mentes.

“Quem não conhece o caminho que leva ao mar deve buscar a companhia de um rio”.

Plauto

BIBLIOGRAFIA

BENNIS, W. & Nanus, B. *Líderes – Estratégias para um liderazgo eficaz* (ed. 2001). Barcelona. Ediciones Paidós Ibérica S. A., 1985.

BERGAMINI, C. W. *Liderança – Administração do Sentido* (1ª ed.). São Paulo, Editora Atlas S. A., 1994.

CLEMENS, J. K. & Mayer, D. F. *Liderança: Um toque clássico*. São Paulo, Editora Best Seller, 1989.

SILVA, Paulo R. R. *A Ética na Guerra do Século XXI – Monografia*. Rio de Janeiro, Escola de Guerra Naval, 2001.

STAMPS, Donald C. *Bíblia de Estudo Pentecostal*. Rio de Janeiro, Casa Publicadora das Assembléias de Deus, 1995.



Brasão de Armas dos Habsburg

Fonte: <http://estate-sterling.com/twofrench19thcenturysterlingsilvercandelabra-royalcrownoneachpiece.aspx>

HABSBURGOS: A MAIS PARTICULAR DAS DINASTIAS

Aspirante José Eduardo Mesquita B. Filho

INTRODUÇÃO

Embora muitas casas reais estejam registradas na História, das mais diversas regiões e nacionalidades, pouquíssimas tiveram o destino do mundo em suas mãos. Dentre estas, nenhuma foi tão amada e odiada, tão poderosa e tão frágil, tão emblemática e tão intrínseca quanto os Habsburgos.

De um isolado recanto em meio aos cantões suíços até o Império onde o Sol jamais se punha, do sonho da monarquia universal à sua deposição após um desastre militar completo: uma história rica, cheia de reviravoltas, marcada por muito mais vitórias obtidas por astúcia e sensibilidade política do que por glórias militares, verdadeiramente única.

Neste artigo, procurarei descrever as origens e a história dessa fascinante família, singular em inúmeros aspectos, tendo como foco os principais aspectos peculiares a ela.

ORIGENS: DO CASTELO DO FALCÃO ATÉ O *DOMUS AUSTRIAE*

Muito do que se fala sobre o passado dos Habsburgos é alvo de construções de veracidade duvidosa, conforme será explicado posteriormente. Por enquanto, fiquemos com uma história que, mesmo sendo duvidosa, é bastante plausível. Por volta de 950, após uma caçada, Guntram, um rico nobre da região da Alsácia (atual França) perdeu seu grande falcão de caça. Após muito tempo de procura, encontrou-o sobre um rochedo estrategicamente localizado; seus descendentes construíram então, naquele local, setenta anos depois, um castelo, chamado Castelo do Falcão (*Habichtsburg*), que eventualmente emprestou seu nome à família.



Castelo Habichtsburg

Fonte: <http://text.habsburger.net/schauplaetze-en/habichtsburg/originalbild>

Este castelo passou a ser o quartel-general da família enquanto esta firmava sua posição como uma das mais influentes da região. De início, eles não eram nem ao menos a família mais importante das cercanias de Aargau (atual Suíça) e sul da Alsácia; entretanto, a partir de Werner (primeiro conde da família), houve grande fortalecimento da família enquanto as tradicionais famílias rivais desapareciam ou perdiam importância, como os duques de Zähringen e os condes de Kyburg. No início do século XIII, eles já eram a família mais importante entre o alto Reno e os Alpes.

Seu engrandecimento veio numa hora propícia: o Sacro Império Romano Germânico vivia uma séria crise, conhecida como “Grande Interregno”: desde a morte do último dos Hohenstaufen, Imperador Frederico II, em 1250, começou uma era de grandes hostilidades entre os principais nobres do Império. Pequenas guerras eclodiram em toda a Europa Central e, vinte e três anos depois, após a intervenção papal contra a eleição de um novo rei muito forte, os eleitores rejeitaram a ideia de escolher o rei da França ou o Rei da Boêmia, Ottokar II Pemysl (visto como um estrangeiro semibárbaro), em favor de um nobre menor: Rudolf, conde Habsburgo.

Seu nome apareceu como a solução perfeita: forte o suficiente para unir os príncipes menores e restabelecer a paz no Império, porém fraco o suficiente para não ter capacidade de recuperar a autoridade imperial e, já com 55 anos, provavelmente não teria um reinado muito longo. Mal sabiam que estavam coroando um monarca enérgico, que governaria pelos próximos dezessete anos com autoridade e poder crescentes. Ele foi coroado Rei dos Romanos no trono de Carlos Magno, em Aix-la-Chapelle (1272).



Rudolf I

Fonte: http://english.habsburger.net/module-en/rudolf-i-von-habsburg-ein-armed-graf-wird-koenig/MB-ST_D16-MOD3-01.jpg/?size=preview&plus=1

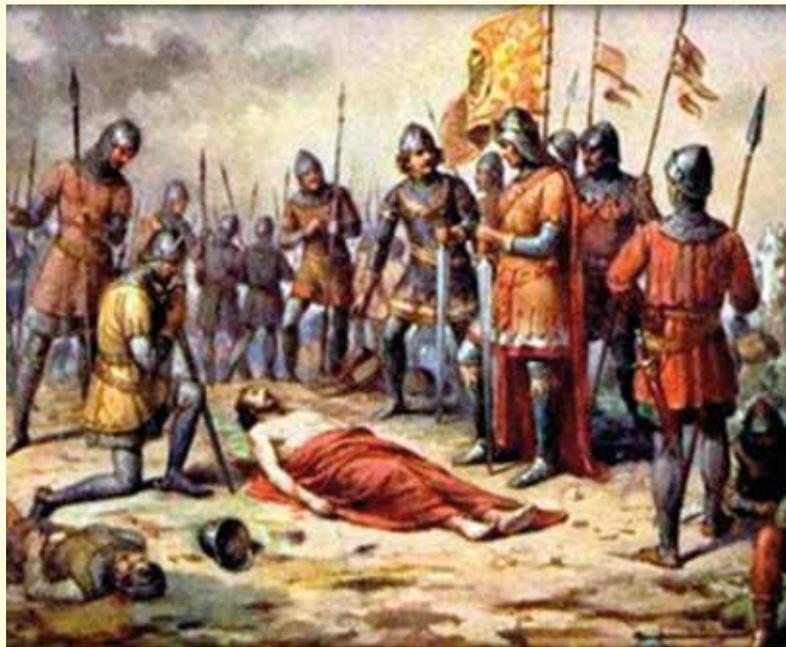
A sua eleição não foi gratuita, no entanto. Além de grandes quantias em dinheiro gastas, duas filhas (levando terras como dotes) foram casadas imediatamente. Sua coroa, contudo, foi ganha também com sangue. Ottokar não aceitou sua eleição, chamando-o de “*comes minus ydoneus*” (Conde paupérrimo), o que não era verdadeiro: embora mais fraco que seu rival, Rudolf era suficientemente poderoso para ao menos cercar as ambições desse rei.

Um conflito oficial não tardaria a acontecer: o boêmio havia casado com Margaret, a última dos Babenbergs, família austríaca poderosa cujo último duque morrera em 1252, e ao tomar posse dos territórios que ganhara como dote, encontra forte resistência dos nobres e dos burgueses da região. Estes se aproximam do recém-eleito imperador, buscando sua proteção. Acontece, então, um momento decisivo na vida dos dois reis: buscando reafirmar sua autoridade, ele conclama Ottokar a comparecer à Dieta Imperial para prestar seus votos de vassalagem pelas terras do leste do Império que recebera no casamento. Ele não tinha capacidade para guerrear contra este nem de exigir diretamente os territórios para si; entretanto, a recusa de Ottokar em comparecer uniu os príncipes ao redor de Rudolf, que bane seu rival e envia um exército diretamente contra Viena.

O boêmio, pego de surpresa pela decisão imperial, ganha tempo para poder vingar-se ao implorar por paz, concordando com termos pesados: casamento com os Habsburgos, perda da Áustria e da Caríntia e juramento de vassalagem ao Imperador; assim que o anátema é levantado, entretanto, organiza um exército gigantesco (seu reino ia do Báltico ao Adriático...), mais assemelhado a uma horda. Rudolf organiza então uma aliança “à Habsburgo”, via casamentos: em conjunto com o rei da Hungria e o Duque da Bavária, manobra suas forças e surpreende Ottokar nas planícies ao norte de Viena, em Marchfeld.

Vencedor, ele adquiriu então para si o território que passaria a ser verdadeiramente considerado como Habsburgo: a Áustria, além de suas cercanias (Caríntia e Estíria). Franz Grillparzer eternizou a vitória dos Habsburgos em sua peça “O destino e fim do Rei Ottokar”, feita 550 anos depois para saudar a origem gloriosa dos vitoriosos Habsburgos da Europa pós-Napoleônica, retratando o diálogo de Rudolf com seus dois filhos sobre o cadáver de Ottokar II. O trecho a seguir explicita muito bem os ideais daquilo que poderíamos considerar como o “Credo dos Habsburgos”:

*“Sedes grandes e fortes; aumentem sua estirpe e linhagem,
Faça com que se estenda a regiões próximas e distantes,
Com o nome Habsburgo estampado tal qual estrela!
Mantenha-se ao lado de seu irmão, o apoie.
Caso sejam desencaminhados por arrogância,
Com orgulho em governar levantai vossas cabeças.
Pensai neste presunçoso homem agora morto,
Cujos crimes Deus punirá, um a um,
A Ottokar, por sua ascensão e queda.
(...)
Saudamos-vos, soberano agora destas terras
Que, tal qual trovão ecoe pelos céus:
Salve o Primeiro Habsburgo da Áustria;
Salve Habsburgo!
Salve Áustria!
Habsburgo para sempre!”*



Batalha de Marchfeld

Fonte: <http://www.digital-guide.cz/en/realite/chronology-of-prague/10-battle-on-the-marchfeld/>

SER HABSBURGO: SER CATÓLICO

Ponto central de sua identidade, especialmente decisivo durante os turbulentos séculos XVI e XVII, sua ligação com a religião Católica dá-se desde os primór-



Procissão Corpus Christ – 1898

Fonte: <http://english.habsburger.net/schlagworte-en/glauben>

dios. Sua ligação com a Igreja se dá desde o princípio; antes de tudo, um Habsburgo deveria ser um católico piedoso, cumprindo estritas rotinas de devoção pública que foram sendo criadas ao longo dos séculos. Por mais que essa piedade fosse uma fachada em muitos casos, vários dos Imperadores e familiares entraram para a história como verdadeiramente devotos, exigindo de seus súditos zelo semelhante.

Especial identificação se dá com a festa de Corpus Christi, celebrada com grande empenho até o século XIX. Como muitas das tradições familiares, sua origem remonta a um fato possivelmente mítico: retratada no quadro “Conde Rudolf ajuda um padre sobre um córrego”, a lenda diz que, ao ver um padre que ministrava a Eucaristia (hóstia consagrada) a um doente próximo a um córrego, o nobre teria saltado de seu cavalo imediatamente e o ofertado ao religioso, dizendo que “Não é digno que eu cavalgue enquanto que o servidor do meu Senhor e Salvador está a pé”, atravessando o córrego caminhando com o sacerdote em sua montaria. Deu, então, o animal ao padre, dizendo que “Este ser não serviria mais a propósitos mundanos após ter carregado o Senhor”.

Recontada diversas vezes, nas mais diversas ocasiões, esta alegoria mostra a identificação da família, desde seus primórdios, com a figura do próprio Cristo, alegando favorecimento divino, uma linhagem (assinada na figura de seu fundador) que colocava o serviço a Deus acima de outras questões.

A morte de muitos dos Habsburgos, inclusive, costumava ser também da maneira mais católica possível,

conforme relatos diversos de inúmeros contemporâneos: deitados em suas camas, olhando fixamente para o crucifixo em suas mãos, após terem recebido os ritos finais de um sacerdote e com o nome de Jesus nos lábios.

Essa postura de se entender como alvos favoritos da Graça de Deus e seus favorecidos lhes foi extremamente importante nos períodos mais negros de sua longa história. Muitas vezes, o que lhes restava era a ideia de que Deus lhes propiciaria algo melhor. *Semper patientia*. Mostra também algo que lhes passou a ser inato: a capacidade de projeção do presente no passado.



Rudolf e o padre

Fonte: http://www.altekunstvienna.com/frontend/scripts/index.php?groupId=0&productId=1504&setMainAreaTemplatePath=mainarea_productdetail.html&query=rudolf+priest

A CONSTRUÇÃO DE UMA IDENTIDADE: MITOS

Uma ideia que nos é incomum hoje é a capacidade de distorcer o passado. Numa época em que os mitos muitas vezes eram mais relevantes do que os fatos ou que os símbolos eram mais importantes que discursos nítidos, a certeza da veracidade de diversos acontecimentos não era mais importante do que o significado dos mesmos.



Coroa do Arquiducado da Áustria

Fonte: <http://en.wikipedia.org/>

A própria lenda do encontro de Rudolf I com o padre ilustra isso. Poucos se importaram em averiguar a veracidade do encontro: o importante é que desde o princípio os Habsburgos tiveram uma postura piedosa e uma ligação estreita com Deus. Outro exemplo são as narrativas genealógicas: feitas para reafirmar e aprofundar a aura de grandeza e de autoridade da Casa, novos estudos continuamente eram feitos, passando a “provar” em uma linha que eles descendiam dos troianos a partir de diversas personalidades romanas, como Júlio César e Enéias; por outra, que eles eram descendentes dos Carolíngios e dos Merovíngios (dinastias reais francesas e, posteriormente, de Carlos Magno). Por uma última, sua história remontava ao bíblico Noé.

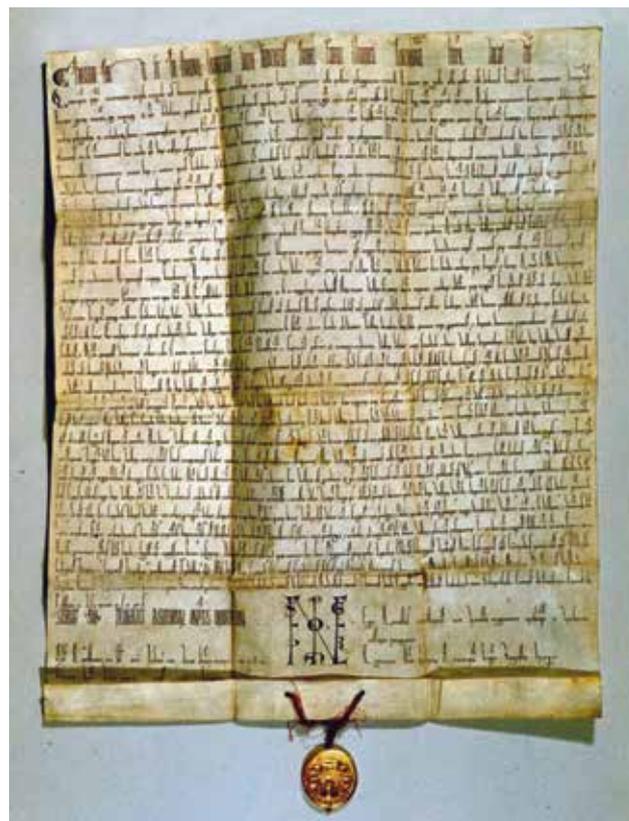
Uma criação mítica, no entanto, tem especial importância para a formação da identidade dos Habsburgos e para seu peculiar senso de predestinação e de relevância histórica: a ligação com os Babenbergs e o subsequente *Privilegium maius*.

Após ter tomado posse da Áustria, os Habsburgos começaram um processo de profunda identificação com os Babenbergs, família que se tinha dedicado, nos últimos 300 anos, a desenvolver aquela região. A identificação passou a se dar de tal maneira que, algumas décadas após a vitória em Marchfeld, os nomes Leopoldo e Frederico, incomuns àqueles mas corriqueiros para estes, passaram a ser alguns dos nomes mais comuns da família. Essa ligação, aparentemente inócua (afinal, clamar que os Babenbergs nada mais eram do que os ancestrais dos Habsburgos), tem fortes consequências políticas.

Cem anos antes, o grande Imperador Frederico Barbarossa concedeu o *Privilegium minus* (“Privilégio menor”) a essa família, delegando-lhes considerável independência. Este documento, tão relevante, encontrava-se perdido, tendo sido encontrado, após grande procura não no local onde deveria estar, mas sim nos arquivos pessoais dos Babenbergs em Viena. Se um documento tão importante sumiu, talvez outro documento similar tivesse desaparecido também... O *Privilegium maius* (“Privilégio maior”), emitido por outro Rudolf (de alcunha “o fundador”) em 1358, vem sendo considerado por estudiosos, na melhor das hipóteses, um altamente colorido embelezamento dos fatos e, na pior delas, uma clara e absurda falsificação.

Com este revolucionário documento, os Habsburgos não queriam, em sua opinião, aumentar seus privilégios. Desejavam apenas, publicamente, requerer para

si, de maneira permanente, os direitos dos quais já se achavam possuidores: eles eram, por Deus, predestinados à grandeza, e isso não necessitava de sanções. Os demais nobres alemães, no entanto, não concordavam com esses ideais e muito menos com os termos do documento que, entre outras coisas, teria sido escrito pelo próprio Júlio César, e dava novas regalias ao seu domínio, como a inseparabilidade do território austríaco, direito de herança automática por primogenitura para os Habsburgos, permissão de uso de insígnias de realeza e jurisdição completa sobre o território, não mais um ducado, mas um Arquiducado.



Privilégium Maius

Fonte: http://english.habsburger.net/module-en/das-haus-oesterreich-habsburg-und-das-reich/habsburg-und-das-reich/MB-ST_R13-MOD8-03.jpg

As implicações desse documento eram tremendas: de um nobre importante, Rudolf, o fundador, (e seus descendentes) passava a ter autonomia completa do Imperador, na prática, além de ter um *status*, senão maior (pois tinha direitos àquelas terras desde os tempos da Roma imperial, antiguidade similar apenas à do próprio ofício de Sacro Imperador), ao menos equivalente aos mais poderosos nobres germânicos, os príncipes-eleitores. O refutamento do documento pelo Imperador de então não alterou, para a família, a

sua validade: alguns anos mais tarde, quando o trono passou a ser ocupado novamente por um Habsburgo, o *Privilegium maius*, além de aprovado, foi declarado perene e indiscutível. Estava forjado o elo definitivo entre o *Domus Austriae* e a casa dos Habsburgos, que passariam a estar intrinsecamente ligados desde então.

O “MODUS HABSBURGO”: A POLÍTICA DE ALIANÇAS

“Bella gerant alii, tu Felix Austria nube.”

(Deixe que outros guerreiem, você, feliz Áustria, casa-se.)

Um aspecto que chama atenção na história desta família é a capacidade de lucrar com uma política de casamentos bem-sucedida e alguns golpes de sorte. Nações e reinos juntaram-se às posses familiares: Espanha e Portugal e seus impérios ultramarinos, Hungria, Croácia, Boêmia, Milão, Toscana e diversas áreas no norte da Itália, Borgúndia, Países Baixos, Nápoles, Sicília, Sardenha; por certo período, o sonho de uma monarquia universal realmente pareceu não só possível como iminente.

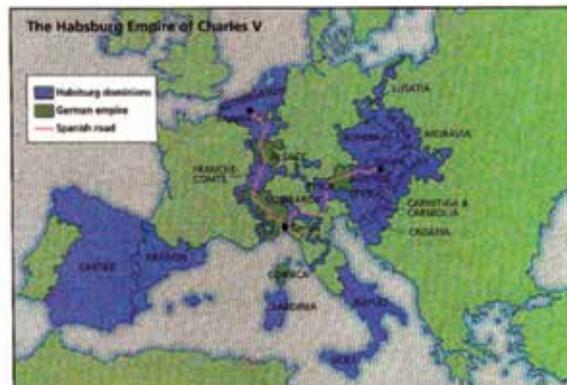
Ao contrário do que ocorreu em outras monarquias europeias, especialmente com a também germânica di-

nastia prussiana dos Hohenzollern, os campos de batalha não eram os principais responsáveis pelo poderio que os Habsburgos atingiram, mas sim os casamentos. O primeiro mestre desta “arte matrimonial” foi Maximiliano I. Seu pai, Frederico III, assustado com as ambições do duque da Borgúndia (grande principado da época, conforme mapa) casa Maximiliano com a única filha do duque. O duque morre no mesmo ano do casamento, incorporando à coroa Habsburgo vastas extensões de terra. Seu segundo casamento, após a morte de sua esposa em trágico acidente, lhe legou domínios e guerras com a França no norte da Itália.

Orientou, então, o casamento de seus filhos e netos para antagonizar com os franceses. Por acaso do destino e falecimentos diversos, seu neto, Carlos V, passou a ser o primeiro monarca sobre cujo império “o Sol jamais se põe”. Após sua morte, seu filho Filipe II pôde herdar, além da riquíssima coroa espanhola, territórios italianos e burgúndios, a coroa portuguesa e suas ricas e diversas possessões e colônias, enquanto seu irmão Fernando I passou a ser Sacro Imperador, governante dos territórios hereditários da família (Áustria e adjacências), Rei da Boêmia, Hungria e Croácia.



Mapa da Borgúndia
Fonte: <http://en.wikipedia.org>



Domínios europeus de Carlos V
Fonte: <http://www.rootsweb.ancestry.com/~wggerman/map/images/hapsburg.jpg>



Brasão de Armas de Carlos V
Fonte: <http://en.wikipedia.org>

Essa incrível bonança geraria, no futuro, sérios problemas. O casamento de Filipe com a rainha Maria da Inglaterra não gerou filhos, mas sim rancor dos anglicanos ingleses, que se tornaria fatídico, anos depois, com a guerra contra a Inglaterra e a derrota da Invençível Armada espanhola para o clima, inaptidão de comando e para as altamente manobráveis naus inglesas. Da mesma maneira, a falta de pretendentes de mesmo nível (dada a animosidade à França e o ódio aos protestantes) causou um crescente aumento no número de casamentos intrafamiliares, que eventualmente levou a um esgotamento da família. Algumas décadas depois, o último Habsburgo espanhol, Carlos II da Espanha, morreu sem descendentes, fazendo com que a coroa espanhola e suas posses fossem perdidas para sempre.



Brasão de Armas de Felipe II
 Fonte: <http://en.wikipedia.org>

Importante foi o papel que as mulheres Habsburgos desempenhavam. As arquiduquesas eram não só moeda de troca para negociações de casamento, mas muitas vezes as governantes nominais, seja com seus maridos ou sozinhas, de regiões diversas, tornando possível a administração das posses que seus tios, irmãos e sobrinhos simplesmente não teriam como gerir. Independentemente do sexo, governar, para os Habsburgos, era um assunto de família.

Uma curiosidade interessante é que, embora possamos considerar que quase a totalidade dos casamen-

tos da família foram arranjados por muitos séculos, há numerosos relatos de que boa parte dessas uniões foram muito felizes e que chegaram até a nutrir amor verdadeiro. Isso levou, já no século XIX, a uma associação dos Habsburgos a valores como a salvaguarda da família, valorização da infância e de *Felix Austriae*, o reino feliz.

O LONGO CONFLITO COM OS “INFIÉIS”: HABSBURGOS X OTOMANOS

Desde os primórdios da família, o conflito com os “infiéis” turcos otomanos assumiu um papel preponderante: de luta desesperada pela sobrevivência à válvula de escape, passando por um longo período de conflito entre iguais, a Áustria Habsburgo foi classificada sucessivamente como salvadora e último baluarte ocidental da Cristandade contra a incontrolável horda islâmica e como ave de rapina em busca dos espólios do “Homem doente da Europa”, quando da decadência desse rival.

Após a fatídica Batalha de Mohács (1526), onde a flor da nobreza húngara e sua família real foram erradicadas pelos turcos, o destino da Cristandade parecia realmente negro. Armênios, bizantinos, gregos, maronitas, coptas, sérvios, búlgaros, croatas, eslovenos e agora os húngaros: toda a cristandade oriental (exceto os russos, subjugados pelos mongóis) estava dominada por eles, e agora os latinos viam-se ameaçados.

Embora os sarracenos já tivessem sido derrotados e a Reconquista Ibérica tivesse sido terminada, o Norte da África era muçulmano, enquanto Rodes, Chipre, Malta, Creta e Sicília eram cobçadas como pontos de apoio tanto dos piratas islâmicos quanto da Marinha otomana, sendo tomados um a um. Viena era o próximo alvo, sendo cercada em 1529. Com um exército sete vezes menor, Ferdinando I bravamente defendeu com êxito o “portão da Europa Central”. Sem conseguirem uma vitória decisiva e castigados pelo inverno inclemente, os muçulmanos retiraram-se.

Com a derrota naval em Lepanto (para uma esquadra católica liderada pelos espanhóis Habsburgos), conflitos dinásticos internos (como quando o príncipe Maomé enforcou seus 19 irmãos para ascender ao trono como Maomé III) e revoltas constantes, demoraria mais um século antes dos turcos conseguirem novamente empreender um cerco a Viena. Em 1683 eles finalmente voltaram, sendo derrotados dessa vez pelo exército de reforço de alemães e polacos liderado pelo Rei da Polônia.

Seguiu-se fulminante contra-ataque, e os dois impérios continuariam em guerra pelas próximas décadas. Os austríacos cada vez mais em posição de vantagem, porém cada vez mais incapazes de assegurar seus ganhos por conta dos sucessivos conflitos nos quais se envolviam na Europa Central e Ocidental, normalmente contra os franceses (que foram aliados dos otomanos por muitos anos).



Príncipe Eugênio de Savóia durante a Batalha de Belgrado – 1717
Fonte: <http://en.wikipedia.org>

Após muitas idas e vindas através dos Bálcãs, os turcos começam a ser efetivamente derrotados pela própria história: a Revolução Industrial deixa os ingleses, franceses, prussianos, russos e os próprios austríacos com um poderio econômico e militar muito superior aos islâmicos. No fim do século XIX, o sultão não era mais visto como rival pelos ocidentais, mas sim como excelente contenção ao crescimento dos russos.

Essa nova visão geopolítica faz o impensável acontecer: com a entrada dos turcos ao lado dos alemães na Primeira Guerra Mundial, o Império Austro-Húngaro e o Império Otomano tornaram-se aliados. Os dois opositores ferrenhos, após quatrocentos anos de animosidade quase contínua, lutaram juntos literalmente até o fim: foram desmembrados pelos Tratados de Paz que deram fim ao conflito.

GEOPOLÍTICA HABSBURGO: DA MONARQUIA UNIVERSAL AO OCASO

Inicialmente, a grande preocupação dos Habsburgos perante o mundo cristão era a de assegurar

seus domínios e seu *status* perante as demais famílias do Sacro Império Romano-Germânico. A partir da coroação de Frederico III (1452), contudo, eles conseguiram manter o título de Sacro Imperador de maneira praticamente contínua até a dissolução desta instituição, em 1806.

Com sua posição assegurada, passaram então a alçar voos mais altos. Com a criação da linha espanhola, as preocupações passaram a ser subjugar a poderosíssima França e reconverter os protestantes príncipes do norte da Alemanha. O sonho de uma Monarquia Universal, condizente com o espírito de predestinação da família, pereceu diante da ligação entre esses dois rivais: a Guerra dos Trinta Anos (1618-1648), último conflito religioso da Europa Central, assinalou também a limitação das ambições da família, que ficaria até o início do século XIX lutando apenas para manter suas posses.

Um adversário fez questão de se mostrar como o novo pretendente a monarca universal: Luís XIV, rei-Sol, governou a França por um longo período, em tudo procurando formar um novo estilo de governo, centrando toda a glória e esplendor de seu reinado em sua própria figura. Para se contrapor a esse novo estilo, Leopoldo I, Sacro Imperador da época, realçava em cada imagem sua os símbolos reais, como insígnias, coroas, brasões e cetros, normalmente imerso em meio aos seus ancestrais, ressaltando a imagem de continuidade, de tradição e, acima de tudo, de esplendor e glória de seu reinado em torno de sua família.



Palácio Hofburg à noite

Fonte: <http://www.travelsignposts.com/Austria/sightseeing/hofburg-vienna-palace>

A Revolução Francesa, com a decapitação do Rei Luís XVI e sua esposa austríaca, mostrou-se uma inimiga muito mais séria do que o esplendor do rei-Sol: a avalanche produzida pelo lema “Liberté, Égalité, Fraternité” e pelas vitórias de Napoleão Bonaparte por pouco não destruiu os Habsburgos. Contudo, com as derrotas de Napoleão em Leipzig e Waterloo e o Congresso de Viena, o agora Imperador da Áustria (título criado em 1804) aparecia novamente como um dos mais poderosos da Europa.

O foco de tensões muda: em vez da rivalidade de quase trezentos anos com a França, o século XIX como um todo foi marcado pela disputa com a Prússia pela supremacia diante do restante da Alemanha. Mais industrializada, culturalmente unificada e com um exército muito mais bem equipado e treinado, a Prússia destroçou qualquer ambição austríaca: fez a Áustria perder seus territórios no norte da Itália para o Piemonte (o qual terminaria por unificar essa região alguns anos mais tarde), abdicar de sua influência no restante da Alemanha e sucumbir às pressões dos húngaros por maior autonomia (gerando a monarquia dual, o Império Austro-Húngaro). O poderoso império passou então a ser uma potência secundária, cada vez mais descobrindo nos Bálcãs sua única rota de expansão.

A Primeira Guerra Mundial colocaria fim a qualquer projeto de reestruturação: sem aguentar as pressões internas dos seus mais variados grupos étnicos sub-representados (eslavos, tchecos e italianos, por exemplo) e atrasada tecnologicamente, sucumbiu diante do conflito, sendo despedaçada pelas potências vencedoras após o fim do conflito.

O FIM E O RECOMEÇO: NOVOS HORIZONTES

A criação da República Democrática da Hungria e da República Germânica da Áustria gerou a deposição formal dos Habsburgos. Após algumas tentativas fracassadas de recuperar o trono, a família exilou-se na Suíça. Carlos I, último Imperador, nunca abdicou formalmente; entretanto, a “lei Habsburgo”, passada pelo parlamento austríaco, confiscou a propriedade e os direitos políticos da família. Revogada em 1935, foi especialmente reforçada pelos nazistas com o *Anchluss* (união pacífica com a Alemanha em 1938): Hitler decretou pena de morte sumária a qualquer Habsburgo. Mais à frente, já durante a guerra, foi decretado que qualquer membro da família deveria ser morto imediatamente se avistado.

Dois irmãos do ex-imperador foram, inclusive, enviados para o temido Campo de Concentração de Dachau. Isolado de sua pátria-mãe, Otto Von Habsburgo (chefe da família desde 1922) participou ativamente da campanha pró-intervencionista nos EUA, conseguindo o apoio do então Primeiro-Ministro britânico, Winston Churchill, à formação de uma Confederação do Danúbio, nos moldes do falecido Império Austro-Húngaro, rejeitado posteriormente por Stalin, líder da União Soviética.

Otto Von Habsburgo ajudou aproximadamente 15.000 judeus a fugirem da Áustria antes do início da Guerra, lutou avidamente para forçar uma intervenção aliada que impedisse que seu país ficasse sob a esfera de influência soviética, foi membro ativo do parlamento europeu desde sua fundação (através de um partido do sul da Alemanha) e um dos maiores nomes do ideal de unificação continental através do fortalecimento da União Europeia. Seria predestinação o novo sonho de unificação continental ser, mesmo que parcialmente, pavimentado pelas iniciativas de um membro dessa família? Morreu em 2011, com honras de Chefe de Estado em diversos países. Seu filho primogênito, Carlos, chefe da casa, encontra-se afastado da política no momento.



Funeral de Otto Von Habsburgo

Fonte: <http://sglinks.com/pages/1106832-european-royals-gather-habsburg-funeral>

CONCLUSÃO

Amados e odiados, mas sempre admirados. Temidos ou ridicularizados, mas sempre levados em consideração. Atacantes ou atacados, mas sempre envolvidos nos principais conflitos. Reacionários e antiquados ou defensores dos verdadeiros valores da sociedade



Águia bicéfala

européia ocidental? Fanáticos intolerantes ou complacentes demais?

Muito se disse sobre a Casa d'Áustria, e muito ainda se dirá. Se eles foram bem sucedidos ou não durante sua longa caminhada pública é algo extremamente discu-

tível: desastres militares, a deposição da monarquia nas terras por eles governadas e a incapacidade de se atingir a monarquia universal podem ser colocadas lado a lado com o fato de que eles foram Sacro Imperadores por quase quatrocentos anos, Reis da Hungria por 392, Reis da Boêmia por 402, Reis da Espanha por 184, Imperadores da Áustria por 112 e governantes de diversas áreas da Europa por muitas décadas (Itália, Portugal, Holanda, Bélgica e Suíça, por exemplo), além, é claro, de Duques e Arquidukes da Áustria desde 1282.

Talvez a conclusão mais importante que pode ser tirada dessa complexa herança é de que, triunfais ou humilhados, eles escreveram seu nome na História. Se não da maneira como ele esperava, o Imperador Rudolf I e seu exército tiveram seus desejos atendidos: o nome Habsburgo é, através dos símbolos que fizeram ou que tomaram para si, para sempre.

SACRO IMPÉRIO ROMANO GERMÂNICO

“Nem Sacro, nem Império, nem Romano”, disse Voltaire sobre essa coleção de principados da Europa Central, que chegou a ir do que é atualmente o leste da França até o oeste da Polônia e do sul da Dinamarca à Sicília, era governada oficialmente por um só monarca. Muito relevante, especialmente na Idade Média, quando os Sacro Imperadores muitas vezes envolveram-se em lutas ferrenhas com o Papa pelas fronteiras entre o poder espiritual e temporal de ambos, foi se transformando cada vez mais em uma verdadeira confederação de componentes muito díspares, de pequenos feudos semi-independentes até reinos e ducados de grande porte e largamente autônomos.

Desde o século XIII, o imperador era eleito dentre os líderes do Império: sete eleitores, sendo três príncipes-bispos representando os territórios eclesiásticos e quatro príncipes laicos representando o poder temporal, eram responsáveis por esse processo, normalmente repleto de artimanhas como suborno explícito.

Muitas reformas foram feitas no sentido de tentar viabilizar efetivamente o Império como um Estado, mas as instabilidades religiosas causadas pela Reforma



Palácio Schönbrunn

Fonte: <http://www.seraphiczephyr.us/>

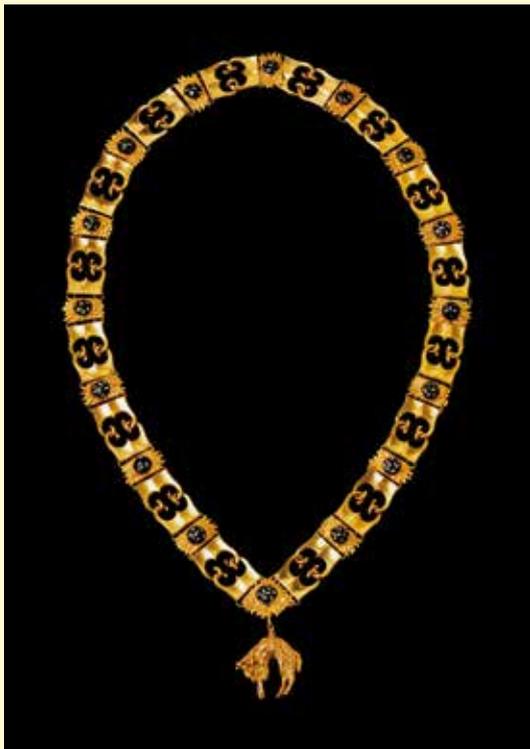
protestante e pela Contra-Reforma deram fim a qualquer pretensão unificadora por muitos anos. Sua existência foi, em grande parte, a responsável pela demora da Alemanha e da Itália em atingirem a unificação nacional.

Foi extinto por pressão de Napoleão Bonaparte, em 1806, e substituído pela Confederação do Reno,

destruída no Congresso de Viena. A ideia de coligação dos principados germânicos permaneceu viva até que, após vencer a Áustria e a França, a Prússia finalmente

deu fim ao aglomerado Centro-Europeu, enquanto o Piemonte obtinha a unificação da Itália em torno de seu rei.

A ORDEM DO TOSÃO DE OURO



Insígnia Ordem do Tosão de Ouro

Fonte: http://english.habsburger.net/module-en/das-goldene-vlies/das-goldene-vlies/MB-ST_R12-MOD1-01.jpg?size=preview&plus=1

Criada em 1430 na cidade de Bruges (atual Bélgica), no centro da então monarquia burgúndia, a Ordem do Tosão de Ouro, quando fundada, tinha por objetivo reviver o ideal do *miles christianus* (soldado cristão) e os ideais da cavalaria.

Seus membros formavam a consciência moral do Reino, respondendo somente ao Rei em muitos assuntos, inclusive em querelas jurídicas. A liderança da Ordem veio como parte do dote de Maria da Burgúndia com o Imperador Maximiliano I, servindo de símbolo-chave dos ideais de defesa da fé católica (contra os protestantes ou contra os muçulmanos), tão querida aos governantes Habsburgos.

Ser membro dessa Ordem (limitada a 50 integrantes) era o ponto de maior honra a ser atingido por um súdito de qualquer domínio administrado pelos Habsburgos: o mais antigo desta família era o chefe da ordem e o único com o poder de escolher os novos membros.

BIBLIOGRAFIA

WHEATCROFT, Andrew. *The Habsburgs, Embodying Empire*. 25. ed. Londres: Penguin Books, 1996.

The World of the Habsburgs. Disponível em: <<http://english.habsburger.net>>. Acesso em: 30 de agosto de 2012.



FERNÃO DE OLIVEIRA: HOMEM DO MAR E DAS LETRAS

“A minha pátria é a língua portuguesa!”

Fernando Pessoa

1T(RM2-T) Thaís Araujo

1T(RM2-T) Ana Barbuto

Trazemos na epígrafe deste artigo a referência à obra de um célebre e multifacetado português, o poeta Fernando Pessoa, para introduzirmos a reflexão a respeito de outro português também multifacetado que no século XVI atuou em distintas áreas e cuja produção literária, embora de autoria hoje muitas vezes desconhecida, foi de fundamental importância para o desenvolvimento e para a propagação da cultura portuguesa, a saber: o gramático-filólogo-historiador-cartógrafo-frade-diplomata-marinheiro-teórico da guerra e da construção naval Fernão de Oliveira¹ (1507-158... [?]).

Neste artigo, pretendemos, então, discorrer a respeito da vida e da obra deste autor que, expoente do pensamento racionalista lusitano e ibérico, foi o primeiro gramático da Língua Portuguesa e também o primeiro tratadista naval em todo o mundo. Interessamos aqui observar, principalmente, as condições de produção e o funcionamento da sua *Gramática da Língua Portuguesa* (1536), de modo a relacioná-la ao momento histórico de sua publicação, evidenciando o modo como este nela se faz presente.

FERNÃO DE OLIVEIRA

Nascido em 1507 e de origem relativamente humilde, Fernão de Oliveira teve uma vida, além de eclética, bastante conturbada. Não há um consenso em relação ao local do seu nascimento. Para alguns pesquisadores

¹ Nos registros históricos, ora aparece o nome Fernão de Oliveira, ora aparece o nome Fernando Oliveira. A gramática, por exemplo, é assinada por Fernão, mas o livro *A arte da guerra no mar* é apresentado sob a autoria do Padre Fernando Oliveira. Apesar disso, de modo geral, é considerado pela maioria dos estudiosos que se trata de uma só pessoa, ainda que não se possam dar garantias disso.

a sua cidade natal é Aveiro; para Francisco Contente Domingues (2000), em sua tese de Doutorado, Oliveira teria nascido na cidade de Beira Alta; mas, segundo o comandante Quirino da Fonseca num comentário feito ao livro *A arte da guerra no mar*, ele teria nascido em Santa Comba. É de comum acordo, no entanto, que, em 1520, aos treze anos, iniciou seus estudos no Convento Dominicano da cidade de Évora. Em 1532, aos 25 anos, por motivos desconhecidos, conforme nos relata Mario Maestri, no artigo intitulado “Fernão de Oliveira – o cristão-velho abolicionista: a repressão ao pensamento racional e abolicionista em Portugal do século 16”, Oliveira teria abandonado o convento e se refugiado em Castela, de onde, ainda de acordo com o autor, teria regressado em 1535 para lecionar para jovens fidalgos² e, posteriormente, em 1536, publicar em Lisboa a primeira gramática da Língua Portuguesa sobre a qual discorreremos mais adiante.

Após 1540, Oliveira fez muitas viagens internacionais, durante as quais se envolveu em aventuras e missões de cunho religioso. Ao longo de suas andanças, chegou a alistar-se por duas vezes a bordo de uma nau francesa, onde exerceu a função de piloto³. Em uma dessas vezes, em 1546, ao lado de seus companheiros franceses, Fernão foi capturado no Canal da Mancha pela frota inglesa. Na Inglaterra, de acordo com Maestri, “o infeliz prisioneiro”, devido as suas ideias político-religiosas, teria caído nas graças de Henrique VIII, que se encontrava em dissensão com Roma.

Retornou a Portugal somente em 1547, aos 40 anos, após a morte do monarca inglês. Logo em seguida, em 1548, foi preso pela Inquisição pelo período de três anos

² Estavam entre esses jovens os filhos de João de Barros, o cronista das Índias, e de D. Fernando da Almada, último integrante da família Almada a obter o cargo de *Capitão-Mor do Mar* (hoje chamado de *Capitão-General da Armada Real dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano*), que era exercido desde o tempo de D. João I pelos primogênitos dessa família. O nobre recebeu Fernão como hóspede em sua casa, onde este permaneceu de 1535 até 1540 e, por causa disso, em agradecimento dedicou-lhe sua gramática, colocando no frontispício (folha de rosto) o brasão da família Almada.

³ Na verdade, este não é ponto pacífico em relação à vida de Fernão de Oliveira. Domingues (2000) afirma que, curiosamente, primeiro Oliveira teria sido aprisionado pelas galés francesas, quando estava a bordo de um navio português, indo de Barcelona para Gênova, e, posteriormente, teria passado de prisioneiro de guerra a piloto das mesmas galés francesas que antes o haviam feito prisioneiro. Parece-nos que o termo *piloto*, encontrado nos documentos que narram a história de Oliveira, refere-se à função que, na Marinha brasileira, é desempenhada pelo navegador.

por causa das suas opiniões heterodoxas e por negar-se a condenar as ações de Henrique VIII, seu generoso anfitrião durante o período em que esteve preso na Inglaterra. Obteve a liberdade somente em 1550, graças à intervenção do Cardeal D. Henrique, após confessar seus erros e jurar reassumir o aspecto sacerdotal.

Em 1552, foi nomeado Capelão Real. Em uma de suas missões neste cargo e a serviço da armada portuguesa, foi ainda mais uma vez preso, agora no Norte da África. Após tantas aventuras no mar, retornou a Portugal e começou a escrever *A arte da guerra no mar*, livro pelo qual, em 1554, viera a sofrer mais uma ordem de prisão. Em dezembro do mesmo ano, já livre, passou a exercer o cargo de revisor tipográfico da Imprensa da Universidade de Coimbra, onde também passou a ministrar aulas de Retórica. Durante esse período, Fernão conseguiu concluir o seu livro, o qual fora publicado em 04 de julho de 1555. Entre 1555 e 1557, Fernão foi mais uma vez perseguido e encarcerado. A partir daí, não há muitos relatos a respeito de sua vida, consta somente que por volta de 1565 recebia por seus serviços uma espécie de pensão de D. Sebastião e que veio a falecer na década de 80 do século XVI. Muitos pesquisadores localizam a morte de Fernão de Oliveira no ano de 1581. Domingues (2000), no entanto, discorda desse posicionamento e argumenta que, em seu livro *História de Portugal*, há a citação de um livro publicado em 1585, donde se deduz que pelo menos até este ano ele se encontrava vivo.

AS CONDIÇÕES DE PRODUÇÃO DA PRIMEIRA GRAMÁTICA DA LÍNGUA PORTUGUESA

Conforme Borges Neto (2007), no artigo intitulado “A teoria da linguagem de Fernão de Oliveira”, Fernão nasceu e morreu no século XVI e, embora tenha sido um homem de capacidade intelectual privilegiada que criticou o modo tradicional de pensar característico de sua época, suas ideias não poderiam se distanciar demasiadamente do pensamento médio de um homem desse século, isto é, de um homem que viveu sob a égide do Renascimento.

O Renascimento, como se sabe, foi um período transitório no qual, ao mesmo tempo em que se olhava para o passado, procedendo à retomada de alguns aspectos da cultura clássica, também se olhava para o futuro, para as portas que se abririam com os novos descobrimentos.

O pensamento renascentista – ou humanista –, como não poderia deixar de ser, exerceu, também, influência

sobre os estudos linguísticos. De acordo com Borges Neto (*idem*), retomando Juan Zamora, havia nessa época um “humanismo clássico” e um “humanismo vernacular”. O primeiro visava à recuperação do latim clássico; e o segundo, à aplicação às línguas vernáculas dos ideais de correção reconhecidos no latim clássico. As obras do castelhano Antonio de Nebrija *Introductiones Latinae*, publicada em 1481, e *Gramática de la lengua Castellhana*, publicada em 1492, são exemplos desses dois tipos de estudos, respectivamente.

É importante ressaltar aqui que, ao contrário do que muitos pensam, o latim era, na verdade, uma língua bastante heterogênea. Assim como nos ensina o mestre Ismael de Lima Coutinho (2005), na sua *Gramática Histórica*, inicialmente o que existia era apenas o latim, que era de base essencialmente oral. Com o tempo, contudo, o idioma, ao estilizar-se, foi transformado num instrumento literário, passando a apresentar, então, dois aspectos: o clássico e o vulgar, os quais foram distanciando-se cada vez mais. O emprego daquele restringia-se às obras literárias, ao passo que este, inicialmente falado pelas classes menos abastadas, posteriormente difundiu-se por todo o império romano.

Coutinho (*idem*) nos explica ainda que o latim vulgar era uma espécie de “denominador comum” entre os diversos falares das camadas populares mais humildes que funcionava como instrumento familiar de comunicação diária. Foi esta modalidade do latim já extremamente diversificada que, mais tarde, após a ruína do império romano, ao entrar em contato com outras línguas e culturas, deu origem às línguas neolatinas.

Alguns estudiosos da linguagem, à época, consideravam que tais línguas eram deformações do latim clássico. Os estudiosos das línguas vernaculares, em função disso, passaram a envidar esforços no sentido de atestar que elas tinham estrutura semelhante à do latim. Desse modo, uma vez que o latim clássico era considerado uma língua superior, segundo Borges Neto (2007), quanto mais uma língua se parecesse a ele, mais perfeita ela seria considerada.

Assim sendo, dadas as condições de produção da época, as gramáticas das línguas vernáculas, como a *Gramática de la lengua Castellhana*, de Nebrija, e a *Gramática da Lingoagem Portuguesa*, de Fernão de Oliveira, foram elaboradas a partir do modelo latino e receberam deste, de acordo com o epistemólogo Sylvain Auroux (1992), a “latinidade”, o que acarretou uma certa padronização dessas gramáticas, as quais, por isso, foram classificadas por esse autor como “Gramáticas estendidas do latim”.

Deve-se destacar, entretanto, que, diferentemente dos autores dos compêndios gramaticais latinos, que tinham uma grande quantidade de estudos para os apoiarem, os vernaculistas, como Nebrija e Oliveira, tendo em vista o pioneirismo de seus intentos, tinham a árdua missão de descrever línguas sobre as quais pouco se sabia.

Além disso, ao contrário dos gramáticos do período clássico, os vernaculistas não tinham a sua disposição textos canônicos para apoiarem as suas descrições e, por isso, não poderiam alcançar um dos objetivos básicos das gramáticas latinas, que era justamente, conforme apontado por Borges Neto, “registrar a forma mais perfeita da língua – língua literária – e usar a norma literária como padrão para o uso ‘correto’ da língua” (2007, p. 3). Com isso, as primeiras gramáticas das línguas neolatinas passaram a ter como principal finalidade fazer a descrição do uso linguístico da elite cultural.

Os primeiros compêndios gramaticais que se dedicavam à descrição das línguas oriundas do latim tiveram, portanto, condições peculiares de produção, visto que, em consonância com o que postula Borges Neto, “o apoio ‘teórico’ de que dispunham seus autores provinha de descrições de outras línguas; não havia uma literatura canônica a ser usada como modelo de língua padrão; e nem sequer havia norma ortográfica estabelecida”. Por tudo isso, ainda de acordo com o pensamento desse autor,

não é de se estranhar que boa parte de sua atividade devesse se concentrar em cobrir as diferenças entre o latim e o castelhano ou o português, em determinar um padrão de língua ‘exemplar’, em observar, registrar e sistematizar essa forma privilegiada de língua e em descobrir modos de projetar sobre essa língua as categorias teóricas desenvolvidas para o grego e o latim. (2007, p.3-4)

A GRAMÁTICA DA LINGUAGEM PORTUGUESA

Ao publicar a *Gramática da Lingoagem Portuguesa*, em 1536, Fernão de Oliveira consagrou-se como precursor dos estudos gramaticais aplicados ao português de Portugal. Sua gramática, definida por ele mesmo como uma “anotação da linguagem portuguesa”, tem como objetivo principal registrar a linguagem, os falares, as impressões e as ações do povo português. Segundo Oliveira (1975, p. 38), “a linguagem é figura do

entendimento, e assim é verdade que a boca diz quanto lhe manda o coração, e não outra coisa”, e a gramática, por sua vez, é caracterizada pelo autor como a “arte que ensina a bem ler e falar” (*idem*, p. 43).

Em seu compêndio gramatical, Fernão utilizou-se, portanto, da descrição do modo de ser português para com isso perpetuar a língua e a cultura do seu povo, instaurando ainda o pensamento da necessidade da normatização da Língua Portuguesa, necessidade esta devida ao momento histórico por que passava à época o continente europeu. Naquele momento, a Europa dava os primeiros passos em direção à gramatização das línguas nacionais, estabelecendo, conforme Eni Orlandi (2009, p. 21), em seu livro intitulado *Língua Brasileira e outras histórias*, um discurso particular sobre as línguas, o da gramática, ao mesmo tempo em que se instituíam o processo de colonização de que nós seríamos objeto.

Apesar da delimitação como anotação, foi atribuído o título de *Gramática* à escrita de Fernão. Nessa época, tal denominação era pertinente, pois essa não se apresentava como uma formalização, nem como uma sistematização das normas e das regras de escrita e da fala, mas como uma descrição de aspectos e conteúdos voltados à língua.

A linguagem é, pois, para Fernão, o meio pelo qual os seres humanos se expressam e se comunicam. Para ele, ela funciona como um elo entre os seres, porque define características próprias de cada povo, estabelecendo, assim, a identidade de cada nação. Daí a necessidade de, naquele momento histórico, produzirem-se instrumentos linguísticos que garantissem a visibilidade e a legitimidade da Língua Portuguesa diante das demais línguas europeias e que ainda permitissem aos portugueses levá-la – e, através dela, também a cultura portuguesa – aos povos recém-conquistados.

Lembremos que a esta época Nebrija, o autor da primeira gramática espanhola, já havia antecipado essa questão, colocando a Espanha no cenário mundial, de acordo com Eni Orlandi, como “um país militante do processo civilizatório, ou seja, da colonização” (*idem*, p. 26). Diante do sucesso de seus vizinhos, os portugueses não poderiam ficar para trás, e isso fica claro quando Fernão afirma em sua gramática que a língua portuguesa é a principal entre muitas. A partir desse posicionamento do autor, o qual comparece em suas obras em diversos momentos, inclusive quando afirma explicitamente a superioridade de Portugal sobre a Espanha, podemos depreender a importância atribuída a sua língua e a preocupação latente com a questão do ensino.



Para demonstrar que é a partir das similitudes e também das diferenças que se formam as identidades de cada povo, Fernão tenta estabelecer semelhanças entre outras línguas e sua língua materna. Não somente isso, para esse teórico, a língua tem uma função social e é através dela que se torna possível a afirmação nacional de uma nação. Esta era uma tarefa importante para a Portugal quinhentista na conjuntura das novas descobertas: estabelecer a língua pátria e difundi-la tanto entre os portugueses, como entre os povos subjugados.

O gramático empenha-se nessa tarefa, na construção de um sentimento português, não somente no que se refere ao vernáculo, mas também à gente portuguesa como constitutiva da língua nacional. O termo “português” vem retratado nas anotações de Fernão com duplo sentido, como o idioma do povo e como o homem de origem portuguesa. Dessa forma, o adjetivo toma proporções maiores e mostra-se como uma tentativa de fixação da maneira de falar dos portugueses. Há um interesse na preservação da pronúncia das palavras e da história desse povo. Assim como em todas as primeiras gramáticas neolatinas, Fernão em sua obra também faz alusão aos povos e às línguas que deram origem à língua portuguesa, porém, dá ênfase à importância de o seu povo conhecer a sua própria história; ou seja, apesar de estar preso ao modelo clássico de gramática, o autor se atém muito mais ao funcionamento da sua língua materna que aos esquemas das línguas precursoras, registrando não só o modo de falar português, mas a cultura do povo, como podemos observar na passagem a seguir

extraída de sua gramática:

Porque Grécia e Roma só por isto ainda vivem, porque quando senhoreavam o Mundo mandaram a todas as gentes a eles sujeitas aprender suas línguas [...]. E desta feição nos obrigaram a que ainda agora trabalhemos em aprender e apurar o seu, esquecendo-nos do nosso. Não façamos assim, mas tornemos sobre nós agora que é tempo e somos senhores. (OLIVEIRA, 1975, p.42)

No inserto acima, extraído do capítulo IV de sua gramática, intitulado “Cultura e Glória da terra”, ao lado da exortação da cultura nacional, podemos observar a preocupação com a questão da colonização. Grécia e Roma entraram para a história, “ainda vivem”, porque impuseram a sua língua aos povos dominados. A partir dessa constatação, mais adiante Fernão afirma que é melhor ensinar a Guiné do que ser ensinado por Roma, ainda que esta seja valorosa e tenha prestígio. Segundo o autor, os homens fazem a língua, e não o contrário, de modo que fica claro que tanto a língua grega quanto a língua latina primeiramente foram grosseiras, mas os homens a “puseram na perfeição que agora têm”. Sendo assim, seguindo seu raciocínio, Fernão de Oliveira incita o povo português a trabalhar a língua portuguesa, em detrimento da estrangeira, a fim de que ela seja eternizada e possa ser ensinada a muita gente.

Conforme Eni Orlandi (2009, p. 29), na gramática de Fernão, “a produção de um conhecimento sobre a língua e a promoção da própria língua vão juntas”. E esta é, para a autora, uma questão política. Ao argumentar no sentido de expor a necessidade da publicação de sua gramática, Fernão de Oliveira deixa explícita a relação que estabelece entre língua, processo de colonização e produção de instrumentos linguísticos. A conjuntura política, desse modo, faz-se significar em sua obra. É preciso gramatizar a língua portuguesa, descrevê-la, ter dela uma representação estável e unívoca em relação às demais línguas nacionais, para que se possa ensiná-la e impô-la a outros povos. A arte, segundo o autor, isto é, a gramática, pode nos ensinar a falar melhor, ela ensina aqueles que não conhecem a língua e aos que já sabiam ajuda.

A gramática de Oliveira é, pois, um registro, um livro de memórias dos costumes, da língua do povo

português. E é através da maneira de agir e de pensar dessa nação que ele define o entrelaçamento existente entre a própria língua e os costumes dos seus falantes. Em seguida, o autor parte para uma outra discussão sobre as diferenças existentes em uma mesma língua, o que para ele é diretamente influenciado pelos hábitos e pelas vivências de uma nação, e assim aproveita para evidenciar a ausência de uma norma padrão da língua portuguesa e reivindicar a sua padronização.

CONCLUSÃO



A obra de Fernão tem um valor inaugural no que se refere aos estudos sobre a língua portuguesa e à formação da identidade do povo lusitano. A valorização do modo de ser e de falar dessa nação promove uma particularização da língua em relação ao latim. A descrição dessa língua, por sua vez, representa não só a afirmação, mas também o reconhecimento do homem português, do seu idioma e, por conseguinte, da sua pátria.

É pungente, em Portugal do século XVI, a difusão da língua e a sua consequente compreensão como forma de construção da nacionalidade. Fernão, em sua gramática, apesar de manter um caráter descritivo, aponta a necessidade de a língua portuguesa ser normatizada. Dessa maneira, ele dá o primeiro passo para que muitas outras obras e estudos surjam sobre a linguagem, sobre a cultura e sobre o povo português.

O homem quinhentista – renascentista – vive em um século de novidades, de expansão territorial e comercial, no qual a sua língua serve não somente como objeto de reconhecimento, mas como instrumento para educar. Essa foi a proposta de Fernão quando sugeriu a aprendizagem da língua e a sua difusão para que fosse possível ensinar “muitas gentes”.

▶ OUTRAS OBRAS DO AUTOR:

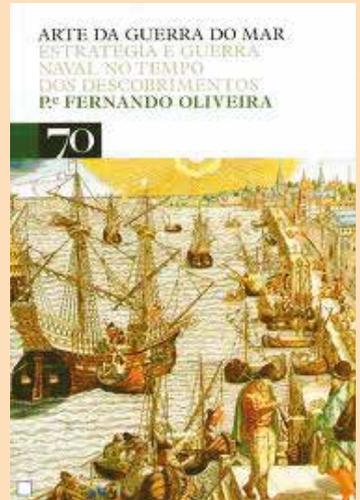
- *A arte da guerra no mar* (1555) – Livro ocultado pelos portugueses em virtude das críticas sistemáticas tecidas em praticamente dois capítulos pelo autor às justificativas para o tráfico negreiro e para a escravidão. Portugal à época era a grande potência europeia e seu sucesso estava estritamente ligado ao tráfico e à escravidão de negros oriundos da África. Sendo assim, em prol da consolidação do ponto de vista lusitano sobre essas questões, era preciso que as vozes que, segundo Maestri, destoassem e se opusessem “ao monocórdio coro negreiro” fossem silenciadas. Nesse livro, Fernão de Oliveira discorre sobre pontos como “Quem pode fazer a guerra” e “Qual é a guerra justa” e se apoia em Santo Agostinho para fundamentar o seu posicionamento. Para ele, somente ao príncipe, ou seja, ao Estado, cabe o direito à guerra, desde que esta seja, porém, exclusivamente em defesa do seu povo ou em defesa da verdadeira fé.

Desse modo, não era admissível, para Oliveira, a guerra que exorbitasse dessas finalidades; era para ele, conforme destaca Maestri, “muito ‘mal feito’ fazer guerra sem justiça”, sendo considerado condenável o ato daquele cristão que a praticasse contra qualquer homem de qualquer condição e estado. Devido à perseguição incessante sofrida pelo autor, o seu pensamento foi pouco difundido e, como consequência, este livro foi reeditado, pelos comandantes Quirino da Fonseca e Alfredo Botelho de Souza, somente no século XX, mais especificamente em 1937; em 1969, foi feita uma reprodução da segunda edição; e, em 1983, uma reprodução da segunda edição acrescida do fac-símile do texto original – todas as reedições sob o auspício da Marinha portuguesa.

- *Ars Nautica* (1570 [?]) – É considerado o primeiro tratado enciclopédico sobre navegação, guerra naval e construção de embarcações publicado no mundo. De acordo com Domingues (2000), embora não se trate de um livro técnico, essas matérias são tratadas com profundidade e extensão não encontradas até então na literatura europeia daquela época. O seu público-alvo, conforme corroborado pelo fato de ter sido escrito em latim, são os humanistas interessados pelo assunto, e não os homens do mar.

- *Livro da fábrica das naus* (1580 [?]) – Livro inacabado. Foi o primeiro compêndio sobre arquitetura naval escrito em português. Segundo Domingues (idem), apesar de seu caráter técnico, a finalidade dessa publicação era expor os preceitos gerais da disciplina de forma clara e ordenada.

- *Hestorea de Portugal* (1580...[?]) – Com o desaparecimento de D. Sebastião em 1578, Portugal corria o risco de ser incorporada aos domínios de Filipe II, da Espanha. Fernão de Oliveira opunha-se veementemente à união das duas coroas e, por isso, em 1580, escreveu a sua História de Portugal com o intuito de legitimar e documentar o direito do reino português a manter-se independente.



BIBLIOGRAFIA

AUROUX, Sylvain. *A revolução tecnológica da gramatização*. Trad. Eni P. Orlandi. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 1992.

BORGES NETO, J. *A teoria da linguagem de Fernão de Oliveira* (DRAFT – texto apresentado no simpósio “Fernão de Oliveira: 500 anos” – IEL – Unicamp, setembro de 2007. disponível em http://people.ufpr.br/~borges/publicacoes/para_download/FERNAO_DE_OLIVEIRA.pdf. Acesso em 23/05/2012 às 08:40h.

COSERIU, Eugenio. *Língua e funcionalidade em Fernão de Oliveira*. Trad. Maria Christina de Motta Maia. Rio de Janeiro: Presença, 1991.

COUTINHO, Ismael de Lima. *Gramática Histórica*. Rio de Janeiro: Ao livro técnico, 2005.

DOMINGUES, Francisco Contente. *Os navios da Expansão*. O livro da Fábrica das Naos de Fernando Oliveira e a arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII. Tese de Doutorado. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2000.

MAESTRI, Mario. *Fernão de Oliveira – o cristão-velho abolicionista: a repressão ao pensamento racional e abolicionista em Portugal do século 16*. Disponível em <http://revistaestudios.unc.edu.ar/articulos03/articulos/4-maestri.php>. Acesso em 08/05/2012 às 10h.

MARIGUELA, Adriana Duarte Bonini. *Português dos Quinhentos: cultura, gramática e educação em Fernão de Oliveira*. Dissertação de Mestrado. Piracicaba: UMP, 2006.

OLIVEIRA, Padre Fernando. *A arte da guerra no mar: estratégia e guerra naval no tempo dos descobrimentos*. Edição com fac-símile. Lisboa: Edições 70, Lda.

OLIVEIRA, Fernão de. *A gramática de linguagem portuguesa de Fernão de Oliveira*. Lisboa: Imprensa Nacional. Casa da Moeda, 1975.

PINTO, Margarida da Silva. *Grammatica da lingoagem portuguesa de Fernão de Oliveira*. Disponível em: <http://purl.pt/369/1/ficha-de-obra.html>. Acesso em 08/05/2012 às 10h.

VIAGEM À ANTÁRTICA

Aspirante Lohan Farias Molina Lopes
Aspirante Almir Freire Pereira

INTRODUÇÃO

Como não se surpreender no continente gelado? O continente mais frio, mais seco, com a maior média de altitudes (cerca de 2.000 m) e de maior índice de ventos fortes do planeta convive com as mais contrastantes e inusitadas formas de gelo e suas diversificadas tonalidades. Foi neste contexto que, entre os dias 1º de janeiro e 1º de fevereiro de 2012, pudemos participar de um dos intercâmbios singulares que a Escola Naval e a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) proporcionam aos Aspirantes.

Estar a bordo do Navio Polar “Almirante Maximiano”, acompanhar as atividades de pesquisa da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e visitar as demais estações e bases de outros países na Antártica foram experiências que enriqueceram nosso conhecimento a respeito do apoio da Marinha do Brasil às atividades de pesquisa científica. Quão nobre é apoiar as atividades de pesquisa científica por uma instituição cuja finalidade é a defesa nacional.

Indubitavelmente, as experiências por que passamos nos agregaram uma série de valores profissionais, culturais e morais difíceis de serem expostos e descritos em palavras. Neste artigo, o objetivo é transmitir

um pouco do que, com grande prazer e satisfação, foi aprendido e vivenciado nesse período peculiar de nossas vidas.

CONTINENTE ANTÁRTICO: BREVE COMENTÁRIO

A formação geológica da Antártica esteve em geral ligada à dos continentes ou das porções continentais situadas no Hemisfério Sul do globo terrestre, com seus primeiros desdobramentos resultantes da formação da massa continental original e unificada, mais conhecida como Pangéia. A África separou-se da Antártica por volta de 160 milhões de anos atrás, seguida pela Índia no início do Cretáceo (aproximadamente 125 milhões de anos). Há 65 milhões de anos, a Antártica (ainda conectada à Austrália) tinha um clima entre tropical e subtropical, somado a uma fauna de marsupiais. Há 40 milhões de anos, a Austrália, unida à Nova Guiné, separou-se da Antártica e o gelo começou a aparecer. Por volta de 23 milhões de anos atrás, o surgimento da passagem de Drake entre a Antártica e a América do Sul resultou no aparecimento da Corrente Circumpolar Antártica. O gelo propagou-se, substituindo as florestas que cobriam o continente. O continente está coberto de gelo desde 15 milhões de anos atrás.

Possui uma extensão de 14 milhões de km, dos quais cerca de 98% do território permanece congelado, e no inverno sua extensão chega a aumentar até mil quilômetros de largura por causa do gelo. As calotas de gelo possuem uma espessura de até 4.000 m e um volume estimado em 25 milhões de km³, equivalente a 70% das reservas de água doce do planeta.

Devido às baixas temperaturas registradas (a temperatura média varia de 0°C no verão no litoral a -65°C no inverno no interior), a Antártica é o continente mais inóspito, frio e seco do planeta e, por isso, possui muitas regiões ainda não exploradas pelo homem. Em 21/07/83, foi registrada a mais baixa temperatura de todos os tempos, mais especificamente na Base Russa de Vostok.

Mesmo com montanhas que atingem em média 2000 metros de altura (é o continente com a maior média de altitude), os ventos fortíssimos (a velocidade máxima já registrada foi de 192 km/h) no continente Antártico fazem com que o tempo mude constantemente e bastante rápido e, embora possua mais de 2/3 da água doce do planeta, é um dos locais mais secos do mundo, pois toda a água por lá está congelada. A precipitação anual é de apenas 140 mm, o que faz do continente um verdadeiro **deserto polar**.

Os fortes ventos, a curta espessura do solo e a limitada quantidade de luz solar durante o inverno são as grandes dificuldades para o crescimento dos vegetais na Antártica. Por isso, a variedade de espécies de plantas na superfície é limitada a plantas “inferiores”, como musgos e hepáticas. Além disso, há uma comunidade autotrófica, formada por protistas. A flora continental consiste em líquens, briófitas, algas e fungos.

Já a fauna se caracteriza de modo geral, pela variedade pequena de espécies animais, e pelo alto número de indivíduos, sendo rica em aves, peixes e mamíferos. As aves mais comuns são os pinguins, os albatrozes, os petréis e as *skuas*. Existem também lulas, baleias, golfinhos, focas e leões-marinhos.

Um aspecto natural relevante da Antártica, já citado, é o fato de que o gelo que cobre seu território equivale a 70% das reservas de água doce do planeta. Outro é que o continente abriga presumivelmente grandes reservas minerais, inclusive aquelas de evidente interesse energético, como o petróleo e carvão. Tais reservas encontram-se intocadas, protegidas pela camada de gelo e por norma internacional.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a Antártica ganhou uma dimensão renovada enquanto palco de

estratégias visando à afirmação do poder de países que haviam se consagrado vencedores no conflito. Assim, teve início um intenso processo de instalação de bases que oficialmente se dispunham a projetos científicos, mas que de fato buscavam estabelecer posições políticas e até militares nos longínquos territórios. Assim, em 1959, surge o Tratado da Antártica, que determina o uso do continente para fins pacíficos, estabelece o intercâmbio de informações científicas e proíbe novas reivindicações territoriais. O Tratado determinou que até 1991 a Antártica não pertenceria a nenhum país em especial, embora todos tivessem o direito de instalar ali bases de estudos científicos. Na reunião internacional de 1991, os países signatários do Tratado resolveram prorrogá-lo por mais 50 anos, isto é, até 2041 a Antártida será um patrimônio de toda a Humanidade.

No ano de 1975, o Brasil aderiu ao Tratado da Antártica e sete anos depois realizou sua primeira expedição ao continente Antártico. A primeira expedição ocorreu entre os verões de 1982/1983. Faziam parte desta expedição os Navios “Barão de Teffé”, da Marinha do Brasil, e “Prof. Wladimir Besnard”, do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo. Dessa maneira, em janeiro de 1982, foi instituído, pelo governo do Brasil, o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), com propósitos científicos e políticos referentes à Antártica. Ambos os propósitos foram atingidos com a instalação da Estação Antártica Comandante Ferraz, na baía do Almirantado, na ilha do Rei George, a 130 km da ponta da península Antártica.

A VIAGEM

► PUNTA ARENAS

Partimos do Rio de Janeiro no dia 01/01/12, por volta de 16h15, horário de Brasília, no voo com escala em Santiago, onde a chegada se deu por volta de 19h55, horário local. Em seguida, partimos de Santiago no dia 02/01, por volta de 01h20, horário local, no voo com destino a Punta Arenas, onde a chegada se deu por volta de 04h45, horário local. Chegamos ao aeroporto de Punta Arenas na hora prevista. Lá, fomos recebidos pelo Oficial de Relações Públicas do NPo “Almirante Maximiano”. Fomos conduzidos ao navio e nos alojamos. Recebemos uma instrução inicial e ficamos cientes acerca dos procedimentos básicos que deveríamos adotar no navio.

Ficamos a bordo do navio, estando ele atracado no dia 03/01 e nos dias 30/01 e 31/01. No período em



Aspirantes no continente Antártico

que o navio ficou atracado em Punta Arenas, tivemos a oportunidade de conhecer a cidade. Compramos roupas e eletrônicos na zona franca, fomos ao shopping e fizemos um passeio turístico pelo centro. Vale ressaltar que todo deslocamento que fazíamos era de táxi, pois valia mais a pena, uma vez que custava 350 pesos chilenos (na época, 1 real valia 260 pesos chilenos) e funcionava da mesma forma que um ônibus, tendo itinerário certo. Esse era o táxi preto. Existia também o táxi amarelo, que funcionava por corridas, como no Brasil.

► ANTÁRTICA

Às 11 horas do dia 03/01, tocou Detalhe Especial para o Mar (DEM) e suspendemos. Acompanhamos o *briefing* e a desatracação. Após o almoço, assistimos à palestra de boas-vindas. No dia 04/01 pela manhã, corremos o navio com o Chefe do Departamento de Operações (CHEOP) e pegamos nossas vestimentas de frio oferecidas pela SECIRM. Passamos pelos canais chilenos e pelo estreito de Drake e, no dia 07/01, chegamos à Antártica.

No dia da chegada, visitamos a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e permanecemos lá até o dia 10/01. Acompanhamos a rotina, o trabalho diário e fizemos uma caminhada na parte externa da estação até o refúgio 2. O médico da Estação nos acompanhou, além de dois militares. A caminhada durou

quatro horas, sendo duas horas para ir e duas horas para voltar. Nessa caminhada, tiramos bastantes fotos, filmamos e aprendemos mais a respeito da Antártica e da Estação brasileira nas conversas com o médico, militar já experiente naquela região. Foi nesse passeio que vimos de perto, pela primeira vez, a extraordinária beleza da Antártica, suas geleiras e os pinguins. No dia 10/01, participamos da cerimônia de comemoração dos 30 anos do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), onde estavam presentes o Ministro da Defesa, o Comandante da Marinha, o Comandante da Aeronáutica e o presidente da Vale Soluções e Energia. Em seu discurso, o Ministro da Defesa falou uma frase que bem resumiu o que sentíamos ao ver as primeiras geleiras: “A Antártica tem uma beleza que, ao mesmo tempo que encanta, assusta.”

Ainda no dia 10/01, começamos a demandar a base chilena Presidente Eduardo Frei. No dia seguinte pela manhã, chegamos às proximidades da base e fomos de bote até a mesma. Fomos recebidos pelos chilenos e, como a base é muito grande (possui hotel, aeroporto e até uma vila), tivemos que nos deslocar de carro. Essa base apoia a EACF permitindo o pouso e decolagem do avião Hércules da Força Aérea Brasileira, que faz o transporte de pessoal e material.

No dia 15/01, chegamos à ilha Deception, famosa pela passagem de Shackleton em sua aventura pela

Antártica. Essa ilha tem a característica de possuir lagos de águas quentes, apesar do clima frio, pois é um grande vulcão ainda ativo. Na mesma ilha, há ruínas de uma antiga empresa norueguesa que caçava focas e baleias na região para a obtenção de óleo que ali funcionou de 1911 a 1931. Há, também, construções abandonadas de uma estação científica inglesa, operada continuamente de 1944 a 1967, quando uma erupção vulcânica interrompeu sua operação, e outra, em 1969, deu fim à ocupação. Lá encontramos turistas de um cruzeiro de bandeira francesa. Eles nos disseram que vieram parando e visitando várias ilhas, e que o passeio teria a duração de aproximadamente três semanas e custou 13 mil dólares.

No dia 19/01, chegamos à ilha Paulet. Esta ilha conta com a presença estimada de 100 mil casais de pinguins (sem contar os filhotes). O número de pinguins impressiona. Paulet possui uma grande área de reprodução dessas aves, conhecida como pinguineira, além de gaivotas, *skuas*, leões marinhos e focas, dentre outros animais antárticos. O lugar é muito belo (apesar do forte odor característico das pinguineiras), isolado e cheio de vida.

ATIVIDADES NO NPO “ALMIRANTE MAXIMIANO”

Durante nossa estadia no navio, acompanhamos o serviço no passadiço. Essa experiência foi bastante relevante, uma vez que aprendemos na prática as atribuições e responsabilidades do Oficial de Quarto, além de

termos a oportunidade de conversar sobre a carreira e tirar dúvidas. Na passagem pelos canais chilenos, praticamos a navegação indexada, assunto aprendido no 2º ano da Escola Naval. Na Antártica, tivemos a oportunidade de praticar a navegação nas regiões polares, assunto aprendido no 2º ano. Ficávamos o tempo todo prestando muita atenção no radar e no visual, pois pelo caminho havia muitos *icebergs*, *grovers* e campos de gelo. Voamos duas vezes no helicóptero Esquilo do Esquadrão HU-1, que vai embarcado para prestar apoio no transporte de material e pessoal. A primeira vez, sobrevoamos a Estação Antártica Comandante Ferraz; e a segunda, a ilha Deception. Além disso, presenciamos a sondagem com ecobatímetro multi-feixe para atualização de carta náutica, o lançamento do CTD Rosset, o funcionamento do posicionamento dinâmico (DP) que o navio possui e operações aéreas. Conhecemos também pesquisadores de diversas áreas: geólogos, arqueólogos, antropólogos, alpinistas, biólogos, oceanógrafos, dentre outros.

CONCLUSÃO

Nesse período, acompanhamos inúmeras atividades que, além de proporcionar experiências únicas, muito engrandeceram nossa cultura, conhecimento, crescimento profissional, amizades e nossa formação. Sem dúvida esse intercâmbio ficará marcado em nossas memórias tanto pela riqueza da paisagem natural quanto pelas experiências vividas.



Navio Polar “Almirante Maximiano”



Manobras com a Fragata "Niterói"

PROFESSORA CIVIL NA ASPIRANTEX 2012

Profª Drª Cláudia Quevedo Lodi

Embarquei por 20 dias na comissão ASPIRANTEX 2012. O convite me foi feito pelo Exmo. Sr. Superintendente do Ensino da Escola Naval, Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu, e pela Ilma. Srª. Chefe do Centro Técnico Científico da EN, Profª Miriam Moraes Puerari.

EMBARQUE

Foi preciso tomar algumas providências antes do embarque. Adquiri o macacão operativo, necessário

como uniforme obrigatório durante todo o período do embarque. Como as férias dos professores da Escola Naval são marcadas para o mês de janeiro, as minhas tiveram que ser oficialmente transferidas para fevereiro. Particpei de uma reunião com os Oficiais da EN que também embarcariam na ASPIRANTEX.

Embarquei de manhã cedo, na sexta feira dia 13 de janeiro de 2012, no Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) "Almirante Saboya", G25, então atracado na Base Naval, Mocaguê.

O navio é muito confortável. Fui alojada num camarote para dois Oficiais com banheiro privativo. Mais tarde conheci minha companheira de camarote: uma Capitão-de-Corveta Assistente Social. Éramos seis mulheres a bordo, as outras quatro, todas militares, alojaram-se em outro camarote, também com banheiro privativo. Fizemos amizade e logo nos tornamos grandes companheiras.

Partimos do Rio de Janeiro e, após seis dias de mar, alcançamos o porto argentino de Mar del Plata. Tive de aprender a rotina de bordo. No primeiro dia, realizamos exercícios de postos de abandono e postos de combate, além de empreender uma visita para conhecer o navio. Durante essa visita, quando eu estava na Praça de Máquinas, convés 04 (abaixo da linha d'água), tocou "postos de combate" (PC). Na tabela de todos Oficiais destacados, nosso local de PC era a Praça d'Armas de Oficiais, convés 01 (acima do convés principal). Subir cinco conveses por uma rota ainda desconhecida e com receio de que as portas estanques fossem acionadas foi bem emocionante!

Fui muito bem recebida por toda a tripulação. Durante a comissão reencontrei muitos ex-alunos, agora Oficiais, desde Segundos-Tenentes até Capitães-de-Fragata. Apreciei vê-los a bordo como Oficiais cheios de responsabilidades, pois quando eu os conheci ainda eram jovens Aspirantes. Observei que a essência da personalidade de cada um se manteve ao longo dos anos.

No primeiro dia, estranhei o balanço do mar e dormi mal, mas da segunda noite em diante me adaptei. Como enjoo com facilidade, tomei remédio todos os dias para não "marear". Felizmente, o remédio não provocou sonolência. Permaneci bem ao longo de toda a comissão.

ROTINA A BORDO

Acordava às 6h, café da manhã às 7h e parada com dos Oficiais da EN às 8h. Durante a parada eram distribuídas as tarefas do dia. O Capitão-de-Fragata Alvaristo Nagem Dair Junior, mais antigo do grupo da EN, deixou-me à vontade para escolher as atividades das quais eu queria participar. Assim, como as atividades eram repetidas pelos quatro grupos de Aspirantes a bordo, a cada dia participei de atividades diferentes, com o intuito de aprender mais um pouco sobre a vida a bordo. Assisti às palestras de combate a incêndio e abordagem a embarcações suspeitas. Acompanhei as manobras de *leap frog* e transferência de carga leve diurna e noturna. Assisti à observação do periscópio

do submarino, bem como a diversos exercícios de formatura dos navios da comissão.

Em uma das manobras de aproximação de uma fragata, avistamos um cardume de golfinhos que acompanhou nosso navio por vários minutos.

Todas as noites havia uma reunião na Praça D'Armas para comentar o desempenho do navio nos exercícios do dia e o Chefe do Departamento de Operações (CheOp) explanava sobre os exercícios que seriam realizados no dia seguinte. A cada noite um pequeno grupo de Aspirantes era convidado a participar do evento, contribuindo com a execução de diversas tarefas: previsão do clima, exercícios operativos etc. Os demais Aspirantes assistiam à filmagem ao vivo que era transmitida nas TV da Praça d'Armas de Suboficiais e rancho de Cabos e Marinheiros sob a supervisão de alguns Oficiais da EN.

OBJETIVO DO EMBARQUE

Meu principal objetivo a bordo era conhecer mais sobre a vida do Aspirante eletrônico como Oficial de Eletrônica, Divisão O2, e Oficial de Comunicações, Divisão O1.



Repetidora de Radar no COC

Acompanhei o serviço no Centro de Operações de Combate (COC). Lá os Oficiais identificavam as ordens de manobra nas publicações. Observei os radares a bordo e suas funções. Acompanhei a Divisão de Comunicações, observando o fluxo de mensagens

e os diversos equipamentos. Anotei alguns valores de frequência de operação com o intuito de apresentar exemplos numéricos nas duas disciplinas que atualmente ministro na Escola Naval: Eletromagnetismo e Telecomunicações.

No passadiço do NDCC, além de observar a rotina do serviço, procurei me concentrar nos equipamentos eletrônicos que auxiliam a navegação. Além de mim, havia mais um civil a bordo, um engenheiro, assim como eu, doutor em telecomunicações. Ele testava o funcionamento de um equipamento de auxílio à navegação, desenvolvido pelo Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM). Confesso que senti orgulho ao constatar a sofisticação do equipamento desenvolvido por nossa MB.

QUEBRANDO A ROTINA A BORDO

No domingo, para quebrar a rotina, houve recreação à tarde, com o almoço normal substituído por um churrasco animado no convoo de vante. Nessa hora tivemos permissão para trocar o macacão operativo pelo uniforme de Treinamento Físico Militar. A banda do navio nos brindou com música para alegrar o momento de descontração.

CHEGADA AO PORTO

Na véspera da chegada a Mar del Plata, dois Aspirantes prepararam o “Painel de Porto” com dicas sobre os hábitos locais, geografia, idioma castelhano, casa de câmbio e restaurantes.

Após seis dias a bordo, chegávamos a Mar del Plata. Atracamos pela manhã. Gostei de acompanhar a entrada no porto com o auxílio do práctico local. Recebemos várias autoridades a bordo e a licença foi concedida após o almoço. Rumei para o hotel que eu já havia reservado para encontrar meu marido, que havia chegado à cidade para passar os três dias de licença comigo.

Conhecemos a cidade e passeamos pela Peatonal San Martin, àquela hora repleta de turistas argentinos e estrangeiros, dentre os quais se destacavam os militares brasileiros da Marinha do Brasil. No meio da San Martin, paramos para almoçar num buffet a preço fixo (*tenedor libre*) que dava acesso não só a saladas, frutos do mar, queijos e frios variados, como também e principalmente, à famosa *parilla* argentina.

Um dos pontos altos de nossa estada em Mar del Plata foi a visita ao “Museo del Mar”. A instituição

possui diversos aquários no piso térreo e uma vasta coleção de conchas marinhas nos pisos superiores. Nos aquários, destacam-se inúmeros exemplares de arraiais de meia dúzia de espécies distintas. Já a coleção possui mais de 30 mil itens em seu acervo, com conchas de todos os mares e praias do mundo, inclusive algumas fósseis. Concluída a revista desse acervo, rumamos para o mirante no topo do prédio de quatro andares que abriga o estabelecimento para desfrutar do panorama do entorno.

TRECHO MAR DEL PLATA – ITAJAÍ

No retorno ao navio, apreciei novos exercícios, dessa vez com uma corveta argentina.

Durante esse percurso, tivemos um problema com a máquina do navio que nos impediu de participar dos exercícios por algumas horas. Felizmente, o pessoal da máquina demonstrou seu profissionalismo e sanou o problema a tempo, permitindo que retomássemos os exercícios e chegássemos dentro do horário previsto.

Durante esses dias tive a oportunidade de andar de helicóptero. Adorei a experiência!



Voo de helicóptero

PORTO DE ITAJAÍ

Mais quatro dias de mar e chegamos ao Porto de Itajaí, SC. Dessa vez, durante os dias de licença, fiquei hospedada num hotel em companhia das outras Oficiais em Balneário Camboriú.



Retorno à Cidade Maravilhosa

Em um dos dias de porto, retornamos ao navio para uma cerimônia a bordo. Alugamos um carro juntas e visitamos duas praias: Praia Brava, em Balneário Camboriú mesmo, e, no dia seguinte, Bombinhas, uma das praias mais lindas que já vi!

Retornamos ao navio à noite, na véspera do suspender, e conversei com minha família através do celular utilizando o Skype pelo sistema de wi-fi do navio.

TRECHO ITAJAÍ – RIO DE JANEIRO

A rotina do navio toma tanto da nossa atenção que eu quase sempre me esquecia de ir para as áreas externas do “Almirante Saboya” para observar as estrelas. No último trecho da viagem, lembrei-me afinal de observar uma noite estrelada em alto-mar. Que coisa mais linda!

Inspirada pelas belezas do céu no mar, acordei cedo para ver o nascer do sol e tive a doce surpresa

de observar um arco-íris duplo no mar, uma das visões mais belas que já tive oportunidade de presenciar. Inesquecível.

Acompanhei um exercício de tiro noturno e outro diurno. Fiquei impressionada com o estrondo dos disparos.

No último dia a bordo, tivemos um exercício que simulava a tomada do navio por um grupo terrorista. Algumas horas depois, o navio foi abordado pelos Grupos de Mergulhadores de Combate (GRUMEC), que retomaram o NDCC e capturaram os “terroristas”. Apreciei a simulação e o nível de realismo do treinamento.

Na chegada ao Rio de Janeiro, pude ver nosso litoral belíssimo por um novo ângulo. Coração batendo forte com saudades de casa e a certeza de ter vivido uma experiência profissional excelente durante os 20 dias de comissão, que ilustraram meus 24 anos de magistério na EN.



SUBMARINO NUCLEAR: PODER DE DISSUAÇÃO NO MAR

“Os submarinos de propulsão nuclear são fundamentais para a defesa das águas oceânicas. Por possuírem fonte inesgotável de energia e desenvolver altas velocidades são empregados segundo uma estratégia de movimento. Em face dessas características, podem chegar a qualquer lugar em pouco tempo, o que, na equação do oponente, significa poder estar em todos os lugares ao mesmo tempo. O submarino nuclear é simplesmente o senhor dos mares.”

*Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto
Comandante da Marinha*

*Aspirante Daniel Theberge de Viveiros
Aspirante Diego da Silva Cespes*

INTRODUÇÃO

Desde 1979, quando se iniciou o Programa Nuclear da Marinha (PNM), a Marinha do Brasil (MB) nutre o sonho de construir submarinos de propulsão nuclear. De acordo com o planejamento inicial, o projeto seria constituído de duas partes: uma em que o objetivo seria dominar o ciclo do combustível e outra que diz respeito à construção de uma planta geradora de energia nuclear, na qual se inclui um reator. Vale ressaltar, desde já, que a MB domina o ciclo do combustível nuclear e vem buscando conhecimento técnico para, também, obter sucesso na segunda fase do projeto.

O PNM, desde sua criação, enfrentou períodos de estagnação devido a contenções orçamentárias feitas por governos sucessivos, fazendo com que a verba para financiar o projeto viesse exclusivamente da cota reservada anualmente à Marinha. Entretanto, é importante ressaltar que, mesmo com todas as dificuldades enfrentadas até o momento para levar este projeto adiante, as autoridades navais não hesitaram na manutenção da essência do projeto original, visto que sempre houve

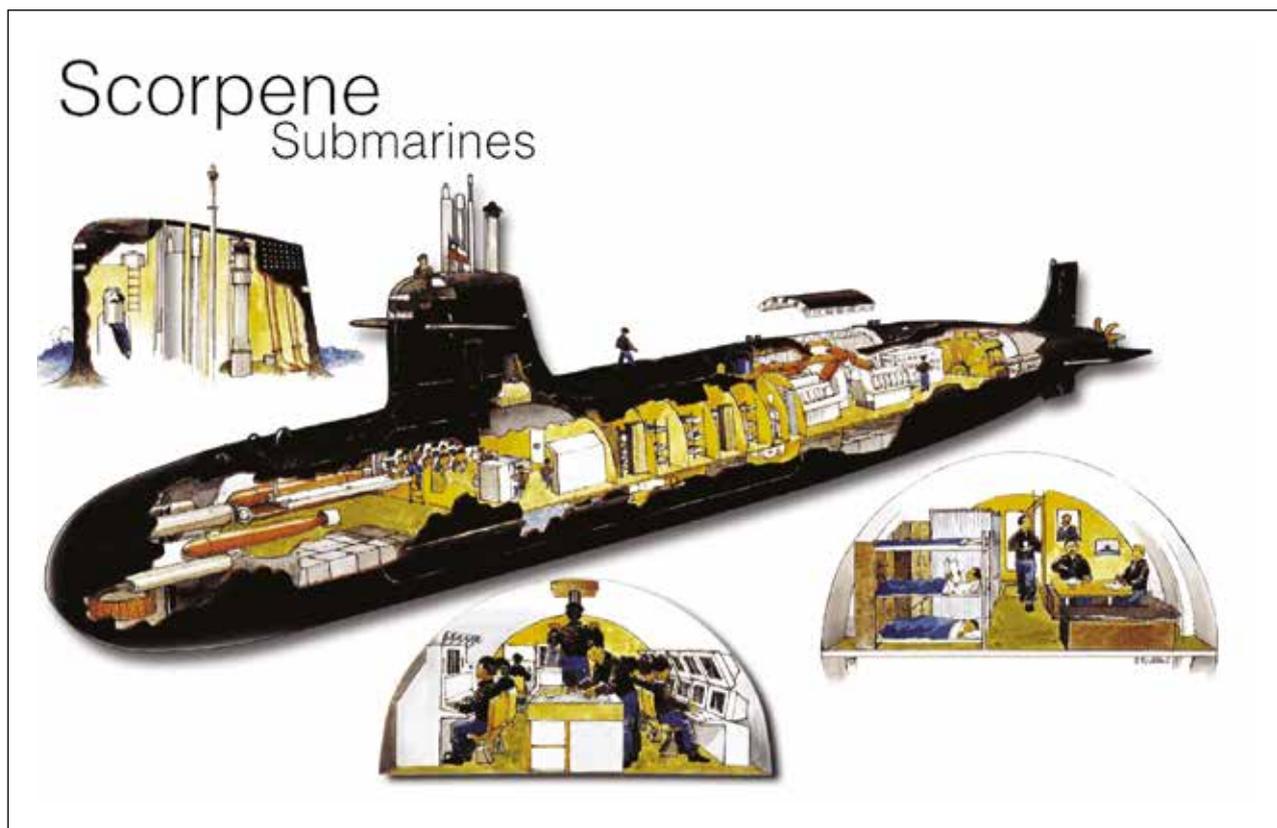
um consenso de que se tratava de um assunto de suma importância para a defesa do País.

Em 2008, os cofres públicos puderam realimentar as expectativas com a aprovação do Programa Nacional de Defesa assim como o anúncio da parceria tecnológica e estratégica com a França, na qual este país se comprometeria a fabricar quatro submarinos de tipo “Scorpène” e a dar auxílio no desenvolvimento no que se refere à parte não nuclear do projeto de submarino a propulsão nuclear brasileiro.

O objetivo deste artigo é apresentar informações sobre submarinos nucleares, com enfoque no futuro submarino brasileiro, enfatizando o valor agregado que tal empreitada bem-sucedida concederia ao Brasil no cenário mundial.

Dessa forma, primeiramente será apresentado um breve histórico sobre o submarino de propulsão nuclear.

Em seguida, será descrito o funcionamento da planta nuclear e serão relacionadas as vantagens dos submarinos de propulsão nuclear em relação aos convencionais.



Fonte: <http://www.defenseindustrydaily.com/Scorpenes-Sting-Liberation-Publishes-Expose-re-Malaysias-Bribery-Murder-Scandal-05347/>

Será apresentado também um resumo histórico do PNM, no qual serão apontados os estágios necessários para que a construção do submarino nuclear se concretize assim como as etapas concluídas até os dias atuais.

Serão expostos, ainda, os benefícios de um submarino nuclear no âmbito político, tecnológico e econômico.

Finalmente, concluiremos com argumentos que indicam a importância da incorporação à Força de Submarinos (ForSub) do primeiro submarino nuclear brasileiro assim como reforçam a ideia de que se trata de um programa não da Marinha do Brasil, mas de toda nação.

HISTÓRICO

Devido à necessidade de se reduzir a exposição dos submarinos a possíveis ameaças enquanto carregam suas baterias, pesquisas foram desenvolvidas a fim de manter o navio a maior quantidade de tempo possível submerso, diminuindo sua vulnerabilidade e tornando o submarino uma arma ainda mais letal. Isso só seria possível através de uma fonte de energia que não utili-

zasse o oxigênio para gerar calor como acontecia com os combustíveis de origem fóssil (diesel, gás). Então, a linha de ação encontrada foi utilizar a energia nuclear.

Os EUA foi o primeiro país a alcançar tal sonho, com o USS “Nautilus”, o precursor de uma linhagem vitoriosa, que foi lançado dia 21 de janeiro de 1954. Seus tripulantes foram os primeiros a atravessar o mar Ártico por sob a calota de gelo, e também os primeiros a se postarem sob o polo norte geográfico.

Como pode-se observar no quadro ao lado, outros países seguiram os EUA e envidaram esforços de modo a obter a tecnologia necessária para poder lançar os seus próprios submarinos nucleares. A história dos submarinos nucleares é, portanto, recente e não está ao alcance de todos, mas a tendência é que cada vez mais nações invistam nesse tipo de meio militar, visto que os países que já os possuem provaram que se trata de uma arma de enorme poderio e uma flexibilidade extremamente útil a qualquer Marinha do mundo.

Hoje, a Marinha dos EUA possui quatro tipos de submarinos: Classe “Los Angeles”, Classe “Seawolf” e Classe “Virginia”, e ainda o submarino lançador de mísseis balísticos Classe “Ohio”. Já a Marinha russa conta com o submarino de caça “Shchuka”, o submarino lançador de mísseis balísticos da Classe “Akula” e o mais recente, o da Classe “Borei”. Na França, o representante é o “Triomphant”; e na Inglaterra, o “Vanguard”. A China, por sua vez, possui os 09-I, 09-II, 09-III e o 09-IV e, em 2009, a Índia lançou o “INS Arihand”.

FUNCIONAMENTO DA PLANTA DE PROPULSÃO E VANTAGENS EM RELAÇÃO AOS CONVENCIONAIS

Uma pergunta natural que provavelmente pode surgir na mente de uma grande parte da população é: quais são as diferenças entre o submarino nuclear para o convencional que justifique tanto entusiasmo despendido num projeto tão oneroso para os cofres públicos? É justamente essa questão que iremos tratar nesta seção deste artigo.

De acordo com a definição¹, o termo submarino nuclear significa “embarcação movida pela energia gerada por um reator nuclear capaz de emergir e submergir quando desejado”. Como se pode perceber, a diferença principal reside no sistema de propulsão dos submarinos. Enquanto no submarino nuclear há a pre-

Países que dominam a tecnologia de construção de submarinos nucleares (Posição, Primeira embarcação e Data de lançamento)



1) USS Nautilus 21 de janeiro de 1954



2) K-3 Leninsky Komsomol 9 de agosto de 1957



3) HMS Dreadnought (S101) 21 de outubro de 1960



4) Redoutable (S 611) 29 de março de 1967



5) Changzheng 1 (401) 1970

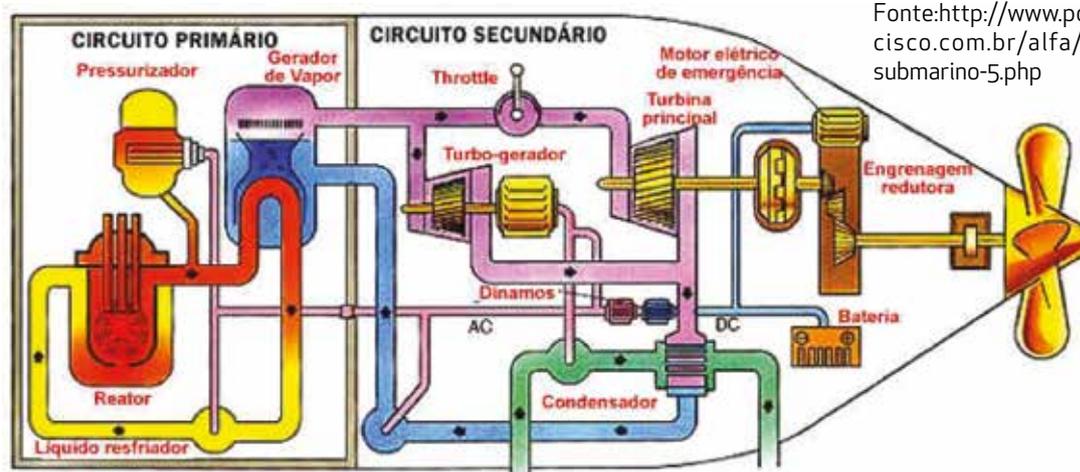


6) INS Arihand 26 de julho de 2009

Primeiros Submarinos Nucleares

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Submarino_nuclear

¹ http://pt.wikipedia.org/wiki/Submarino_nuclear



Fonte: <http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/submarino/submarino-5.php>

sença de motores dotados de PWR², no convencional os motores usados são a diesel.

Na figura esquemática acima, está representada uma planta de propulsão que seria implantada no primeiro submarino nuclear brasileiro. Ela é composta de dois circuitos: primário e secundário. O processo de obtenção de energia para os fins da embarcação começam no circuito primário, com a fissão do combustível formado por isótopos do Urânio-235 nos reatores, provocando o aquecimento da água que entra na rede. Após isso, essa água é mantida pressurizada para não vaporizar até passar pelo trocador de calor, que nada mais é do que o gerador do vapor que é encaminhado para o circuito secundário. A parte secundária é uma instalação de propulsão de turbina a vapor, na qual o vapor faz as turbinas girarem produzindo a energia elétrica para que os motores elétricos funcionem assim como toda a aparelhagem eletrônica que está instalada a bordo.

É importante fazer um esclarecimento pertinente neste momento que diz respeito à verdadeira capacidade de submersão do submarino nuclear, sob o ponto de vista do tempo. A mídia divulgou em várias oportunidades que esse tipo de meio de guerra só precisaria emergir após períodos maiores que um ano, o que não é verdade. De fato, o submarino nuclear tem um adicional de tempo submerso em relação aos submarinos convencionais; porém, em virtude da saúde psicológica dos tripulantes, eles ficam no máximo cinco ou seis meses em comissão.

De qualquer forma, impressiona pelo tempo que fica operativo. Isso se deve a um fator preponderante justamente no reator nuclear, o qual cria uma reação

em cadeia, que produz calor em grande quantidade, sem fazer uso do oxigênio. Uma vez que não carece de oxigênio, não necessita emergir em busca do ar atmosférico para que possa passar mais tempo imerso. Além disso, esse calor gerado em abundância permite que o submarino possa cumprir suas tarefas em velocidades mais altas, possibilitando o rastreamento e cobertura de uma larga extensão de área. Portanto, percebe-se a importância para a Marinha do Brasil, responsável pela Amazônia Azul³, da existência de um meio militar desta natureza.

Desta forma, é fácil notar que o uso da energia nuclear para a propulsão do submarino faz uma grande diferença porque permite um maior tempo de submersão, maiores velocidades, melhor qualidade de vida a bordo, além de outros benefícios que, agregados, permitem uma melhor contribuição da MB para a segurança e defesa nacionais.

PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA (PNM)

O PNM teve início em 1979 com o programa Chalana, com o objetivo de construir um submarino de ataque de propulsão nuclear. Este projeto foi dividido em dois: Projeto Ciclone e Projeto Remo. O primeiro tinha como objetivo desenvolver ultracentrífugas para o ciclo do combustível nuclear enquanto o segundo visava desenvolver o reator nuclear e os seus sistemas complementares.

Em 1982, a primeira vitória foi alcançada com o sucesso no enriquecimento de urânio através da ultracentrifugação, que demonstrou ser mais eficiente do que o

² Pressurized Water Reactor

³ Os espaços marítimos brasileiros atingem aproximadamente 3,5 milhões de km², sendo denominado de Amazônia Azul.



Fonte: http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/dia_marinheiro/13dez2005/exposicoes.htm

método a jato centrífugo. Devido a esse primeiro sucesso, a CNEN (Confederação Nacional de Energia Nuclear) passou a apoiar o projeto, que ganhou mais força com a fundação do que viria a se tornar o atual Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP). Nessa época também foram construídas usinas de enriquecimento isotópico de urânio e traçado um cronograma para desenvolvimento do primeiro reator.

Mas não bastava apenas uma expansão do projeto da edificação de uma usina nuclear, mas também um local em que fosse possível a produção do combustível nuclear, o teste de protótipos e equipamentos e a capacitação das futuras guarnições. No âmbito dessa questão, surge o Centro Experimental Aramar (CEA), situado no município de Iperó, SP.

A expressão Programa Nuclear da Marinha surge nessa época, pela primeira vez, para substituir o nome anterior Chalana, sendo dividido em dois projetos: Projeto do Ciclo do Combustível e Projeto do Laboratório de Geração Núcleo-Elétrica (LABGENE). Segundo o Vice-Almirante (EN) Carlos Passos Bezerril, o objetivo do recém-batizado PNM seria “o desenvolvimento de capacitação tecnológica nacional na produção de combustível nuclear e no projeto, construção, comissionamento, operação e manutenção de reatores núcleo-elétricos tipo PWR”.⁴

A primeira etapa está concluída e consistiu no controle completo do ciclo do combustível extremamente instável como o em questão. O ciclo de combustível se inicia com a prospecção da matéria-prima, urânio. O concentrado de urânio, conhecido como *yellow cake*, sofre a conversão para o gás hexafluoreto de urânio, que é o insumo utilizado nas ultracentrífugas. Uma vez enriquecido, ou seja, tendo atingido a marca de 4% de U235, o gás é reconvertido ao estado sólido em forma de pastilhas que serão introduzidas em varetas chamadas de *zircalloy*. Estas varetas formarão o elemento combustível que será queimado no reator, finalizando a etapa do ciclo combustível. É importante comentar sobre a instalação da Unidade Piloto para Produção de Hexafluoreto de Urânio (USEXA), mostrado na figura abaixo, que permite produzir 40 toneladas do hexafluoreto de urânio necessário para abastecer as usinas e o reator.



Fonte: Palestra Inaugural do Grêmio de Engenharia da EN (03/08/2010) do diretor do CTMSP, o Vice-Almirante (EN) Carlos Passos Bezerril



A segunda etapa busca o desenvolvimento e a construção, com tecnologia própria, de uma planta nuclear de geração de energia elétrica, incluindo um reator nuclear. Essa instalação servirá para a formação de centrais energéticas espalhadas pelo país, além de suprir as demandas estratégicas na área de defesa.

É importante enfatizar que esse projeto é caro e exige, para a sua finalização, constante fluxo de caixa. O acordo Brasil-França trouxe novas expectativas devido ao fato da interrupção de recursos financeiros,

⁴ Apresentado nos slides da palestra ministrada pelo próprio Vice-Almirante na inauguração do Grêmio de Engenharia, na ESCOLA NAVAL, em 03/08/2010.

como já ocorreu no passado, ser mais difícil, visto que isso acarretaria a quebra de uma espécie de contrato internacional, trazendo uma imagem que nenhuma nação busca perante a comunidade internacional. Além disso, as tecnologias que estão sendo ali desenvolvidas transcendem a aplicação puramente militar.

BENEFÍCIOS

Não há dúvida de que o submarino nuclear irá trazer benefícios, no âmbito militar, já que, além de outras vantagens, serviria de inspiração para uma possível revitalização da indústria bélica no Brasil. Entretanto, é importante expor as consequências positivas que não dizem respeito somente ao setor militar, de modo que o PNM ganhe um contexto de projeto nacional, que sempre foi o intuito da MB. Portanto, serão apresentadas, nesta seção, as virtudes principais do PNM nos campos da política, tecnologia e economia.

Atualmente, o poder político é exercido por aqueles com experiência em dissolução de conflitos, em nome de um bem comum, através de sua força coercitiva. Esta tem como um de seus componentes mais eficazes o Poder Naval, o qual é de valia inimaginável para política internacional. Nenhum país do mundo poderá exercer posição de destaque no cenário mundial sem ter uma Marinha forte, vide EUA, Inglaterra e outros. Um submarino nuclear contribuiria de tal maneira para a confirmação e eficácia desse Poder que se tornaria, conseqüentemente, meio de dissuasão para impor os objetivos fundamentais do Estado Brasileiro.

O Brasil sempre foi um país pacífico, e sempre priorizou bastante o uso do recurso diplomático, adotando postura apenas dissuasória. Entretanto, não se pode afirmar que isso permanecerá para dias vindouros.

Tanto na vertente preventiva quanto na ofensiva, o submarino nuclear emana incerteza para seus inimigos devido a sua capacidade de ocultação e superioridade militar. Sua autonomia e velocidade o tornariam, dentre todos os nossos meios, inclusive o Navio Aeródromo “São Paulo”, nosso maior poder de dissuasão e de ataque, já que poderia permanecer operativo, defendendo a nossa costa por longos períodos.

No âmbito tecnológico, podemos citar as parcerias com instituições federais e privadas, que permitiram ganho no que diz respeito à capacitação técnica, contribuindo para o amadurecimento nuclear do Brasil, tais como a USP, a COPPE - UFRJ, o IEN e tantas outras instituições. Além disso, vale ressaltar que já do-

minamos o ciclo de combustível, o que permite, por meio deste conhecimento técnico, sua aplicação como fonte alternativa de energia diversificando a matriz-energética brasileira, extremamente dependente de usinas hidrelétricas. O mais importante aqui é comentar os desenvolvimentos alcançados durante o projeto que incorporam valor agregado, permitindo ao Brasil obter uma crescente independência tecnológica em relação do exterior, abrindo novos espaços e perspectivas para a indústria nacional.

Sob a égide econômica, auxilia começar apresentando alguns dados importantes sobre a vasta área marítima brasileira. O Brasil possui jurisdição sobre uma extensão marítima de aproximadamente 4.451.766 km², o que corresponde a 52 % do território brasileiro. Nesta região, encontra-se uma grande parte das atividades econômicas geradoras de divisas para o país, entre as quais podemos citar: o comércio exterior, a pesca, a exploração de petróleo e o turismo. Para se ter uma noção do significado do comércio através do mar, basta dizer que cerca de 95% de todo o montante comercial que entra ou sai do país ocorre através do mar, e que o país lucra mais de 200 bilhões de dólares anualmente com essa atividade. O Brasil é extremamente dependente do seu comércio exterior, exigindo para que não entre em colapso, uma força naval à altura, uma vez que o meio em que atua é estratégico para o país.



Fonte: <http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,submarinos-brasileiros-comecam-a-sair-do-papel,545654,0.htm>



Fonte: <http://www.naval.com.br/blog/tag/submarino-nuclear/#axzz24yc5LRti>

Com relação ao petróleo, sabemos que os navios mercantes utilizam como combustível derivados do petróleo, e este produto é considerado um *royalty* do qual muitos países usufruem. Portanto, considerando as extensas áreas de extração de petróleo no Brasil e ainda unindo-se isso à descoberta do pré-sal, este produto coloca o país na condição de um grande produtor de petróleo, além de gerar riquezas através das exportações. Para que o uso e a exploração ilegais de nosso petróleo não ocorram, é imprescindível a sensação da presença da Marinha do Brasil, algo que seria conseguido com maior facilidade com uma força dotada de um submarino nuclear. Sob um ponto de vista futuro, pode-se comentar que o petróleo eventualmente irá se esgotar e se tornará muito caro mesmo antes deste fato chegar a se consumir; logo, novas alternativas de obtenção de energia deverão ser estudadas. O projeto do submarino nuclear poderia proporcionar o domínio da tecnologia nuclear, permitindo, caso fosse necessário, a adaptação da mesma para navios mercantes e também para o fornecimento básico civil no futuro.

Por fim, pode-se comentar a matéria “Superbêlicas verde-amarelas”, recentemente divulgada pelo jornal O Globo, a qual discorre sobre uma parceria, dentre muitas previstas por um projeto do governo, da MB com grandes empresas da área de construção civil (Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Odebrecht) na participação da construção da base de submarinos em Itaguaí. Isso resulta em geração de empregos e é uma demonstração do impulso resultante dos esforços para a construção do submarino nuclear.

Portanto, torna-se claro que o Brasil deve dispor de meios navais à altura dessa estatura econômica e dos interesses marítimos que pretende preservar.

CONCLUSÃO

O submarino é um instrumento bélico que possui uma grande vantagem estratégica em relação a outros meios de combate devido a sua principal característica de submersão, que lhe confere o elemento surpresa, imprescindível quando o assunto tratado é a guerra no mar.

Atualmente a MB é dotada apenas de submarinos convencionais que, embora desempenhem suas atividades de maneira eficaz, apresentam uma grande desvantagem no que diz respeito à dependência do ar atmosférico, o que restringe a sua operabilidade, reduzindo a área por ele coberta e, em consequência, a defesa do país.

Em contrapartida, o submarino nuclear dispõe de um sistema de propulsão que não necessita de ar atmosférico para se movimentar, além de produzir um adicional de energia, permitindo o desenvolvimento de maiores velocidades. Dessa forma, esse tipo de meio pode permanecer um prolongado tempo submerso assim como percorrer grandes distâncias com rapidez.

Em busca deste sonho, a MB já conseguiu dominar o ciclo de combustível e não está longe de concluir a segunda etapa, a de construir a planta de um reator nuclear. Concluída esta etapa, faltarão apenas alguns detalhes para o lançamento do primeiro submarino nuclear do Brasil e sua inserção no rol dos países dotados de capacitação tecnológica invejável e respeitada em todo mundo.

Vale realçar, mais uma vez, as consequências benéficas advindas da construção de um submarino de propulsão nuclear no país.

Sob o aspecto político, citamos o maior poder de dissuasão. Nota-se que muitas disputas no âmbito internacional acabaram em vitória para os países detentores de tecnologias vistas como reflexo de um país de primeiro mundo. O domínio da energia do tipo nuclear é uma daquelas que eleva o *status* de nações perante a sociedade mundial. Portanto, para que o Brasil consiga galgar voos mais altos, é importante que mostre ao mundo que é capaz de construir um submarino nuclear.

Já sob a perspectiva tecnológica, podemos ressaltar o estímulo ao desenvolvimento de novas tecnologias

assim como a instituições de pesquisa. O projeto, do submarino nuclear utilizou a atuação de várias empresas governamentais e particulares de modo a conseguir conquistar seus objetivos. Isso gerou empregos indireta e diretamente, fato observado, também, com a inserção cada vez maior de engenheiros na Marinha.

E, finalmente, sob o escopo econômico, é interessante comentar que o Brasil possui atualmente uma economia altamente robusta, fruto, em grande parte, do vigoroso fluxo comercial que depende do mar. Além disso, foram descobertas novas jazidas de petróleo e do pré-sal, aumentando ainda mais as riquezas natu-

rais exploráveis presentes no mar. Por isso, torna-se conveniente uma arma para defender essas riquezas, e nada melhor do que o submarino a propulsão nuclear, cuja área de atuação impressiona até mesmo aqueles adeptos de conceitos de meios submarinos futuristas.

Não há dúvidas que o PROSUB é um projeto nacional que exige apoio de todos brasileiros, porque o submarino não representa apenas um meio extraordinário de guerra, mas também é uma amostra da capacidade técnica do país. Ele é um símbolo, um estandarte de um país. Por isso, que venha o “Senhor dos Mares”.

BIBLIOGRAFIA

ARTHOU, Alan Paes Leme. *Cenário Energético Brasileiro*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 126, n. 10/12, p. 93-107, out./dez. 2006.

BEZERRIL, Carlos Passos. *Apresentação CPEM 2007*. Palestra proferida pelo Diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) no Centro Experimental Aramar em 27 de junho de 2007.1 CD-ROM.

_____. *Inauguração do Grêmio de Engenharia da Escola Naval*. Palestra proferida pelo Diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) no Auditório Amazônia Azul, na Escola Naval em 3 de agosto de 2010.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. *Submarinos: A Visão da Marinha*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 127, n. 1/3, p. 31-34, jan./mar. 2007.

HECHT, Luís Antônio Rodrigues. *A importância estratégica da construção de um submarino nuclear para o Brasil*. 2007. Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

MARINHO, Antônio. *A vez do submarino: Marinha planeja impulsionar projeto nuclear, hoje quase parado em Aramar*. O Globo, Rio de Janeiro, 24 jun. 2007. Seção Ciência, p. 44.

Ministério da Defesa. *Política de Defesa Nacional*. Brasília: Ministério da Defesa, 2005. 21 p.

Prospectivas e Estratégias para o Desenvolvimento da Energia Nuclear no Brasil – Parte II. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 120, n. 1/3, p. 173-195, jan./mar. 2000.

SILVA, Othon Luiz Pinheiro da. *Os Interesses e a Participação da Marinha no Desenvolvimento Nuclear Brasileiro*. In: CENTENÁRIO DE NASCIMENTO DO ALMIRANTE ÁLVARO ALBERTO, 1., 1989, Rio de Janeiro.

Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 109, n. 7/9, jul./set. 1989. p. 13-26.

Submarinos Nucleares: Sonho ou Solução. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 123, n. 4/6, p. 115-120, abr./jun. 2003.



A COMPETIÇÃO ESPORTIVA COLÉGIO NAVAL VERSUS ESCOLA NAVAL: FATOR DE INTEGRAÇÃO DE JOVENS À CARREIRA NAVAL

Prof. Dr. Fernando Antonio Cardoso Garrido

As primeiras notícias de competições esportivas entre o Colégio Naval (CN) e a Escola Naval (EN) começam a aparecer após 1951, data da criação do CN, em Angra dos Reis. Nessa época, havia dificuldade de comunicação e de deslocamento entre o Rio de Janeiro e Angra dos Reis. A precariedade da rodovia e de deslocamento por trem ou navio fazia com que a viagem entre estas cidades levasse muitas horas. Este fato marca a história do evento esportivo entre as escolas de ensino médio e superior militares da Marinha do Brasil.

Recuando no tempo, a instituição do Colégio Naval, datada de 1875, com o nome de Externato da Marinha e estabelecimento de ensino médio da Marinha do Brasil (MB), preparava os jovens para ingresso na Escola de Marinha. Ainda em 1877, o Externato da Marinha passa a funcionar como internato para em 1886 fundir-se à Escola de Marinha, formando a Escola Naval.

A extinção do Colégio Naval, em 1886, promove a ida de seus Alunos para a Ilha das Enxadas, local onde

se encontrava a Escola Naval, para fazer um curso prévio de três anos visando ao ingresso de jovens para a Escola. Este pode ser considerado o futuro embrião do Colégio Naval. Desde essa época, embora não tenham sido encontrados registros históricos de disputas esportivas entre as instituições de ensino naval, os jovens tinham formação intelectual, moral e física nas Escolas da Marinha.

Com a recriação do Colégio Naval, em 1949, no Rio de Janeiro, instalado temporariamente na Ilha de Villegagnon, nas dependências da EN, e funcionando em regime de externato, extinguiu-se o curso prévio de preparação dos jovens atrelado à Escola Naval. A partir de 1951, o CN passa a ter como sede definitiva Angra dos Reis.

Reportando-se à Revista “A Galera”, sobre disputas esportivas entre Escolas, registros esporádicos são encontrados sob os títulos “Sport para o Sport” e “Esportes”, por exemplo, em 1931, 1934 e 1937, de competições internas com a participação do curso prévio, a essa altura com duração de um ano, em esportes como o basquetebol, o voleibol e de regatas a remo. É exatamente por isso que não se pode ter com precisão o número de edições realizadas da competição CN versus EN.

O relato de (ex-) Alunos e (ex-) Aspirantes, no resgate dos fatos históricos sobre a competição CN versus EN, nos permite contar que os primeiros acontecimentos esportivos entre as Instituições somente podem ter começado a ocorrer de meados da década de 50 em diante. As competições esportivas, nessa época, ainda transcorriam de forma esporádica nos finais de semana com a disputa de um único esporte (futebol, basquetebol ou judô).

Nos relatos, há confirmação de que a competição esportiva CN versus EN somente passa a acontecer de forma regular em Angra dos Reis, em comemoração ao aniversário do CN, com a criação da rodovia Rio – Santos, entre o início e meados dos anos 70. O desenvolvimento dos meios de comunicação e, principal-

mente, da infraestrutura rodoviária e dos meios de transportes encurta distâncias, o que diminui o tempo de viagem. Isto permite a ocorrência de um maior intercâmbio cívico, social, educacional, cultural e, sobretudo, esportivo entre as instituições de ensino da MB.

A primeira referência histórica da competição esportiva CN versus EN é de 1974, estampada na Revista “A Galera”, publicada pela Escola Naval. Nesta data, que pode ser considerada como a da primeira competição em caráter oficial entre as Escolas, aconteceram disputas de futebol de campo, ganha pela Escola Naval, e de voleibol, vencida pelo Colégio Naval.

A partir de 1975, a competição CN versus EN sofre o aumento significativo das modalidades esportivas disputadas, entre elas: o basquetebol, o voleibol, o futebol de campo, o atletismo, o judô, o tiro, a vela, o futebol de salão e a natação. Esse registro, encontrado na Revista “A Galera”, nos permite estabelecer o ano de 1975 como marco histórico do desenvolvimento da competição CN versus EN. Nesta ocasião, o Colégio Naval ganhou as disputas no futebol de salão e na natação.

Nesse contexto, a Revista “A Galera” descreve a importância do evento esportivo CN versus EN na formação do militar: “O foco deve estar na busca de records, dentro de um sadio espírito de competição. En-



Disputa de prova do atletismo – CN x EN-2012



O voleibol campeão – CN x EN-2012

fatiza a importância do intercâmbio cultural-esportivo por ser ele uma atividade altamente desejável em se tratando de jovens que em tão breve espaço de tempo estarão servindo juntos em navios da nossa gloriosa Marinha de Guerra.”¹

A partir de 2010, a competição CN *versus* EN passa a ocorrer na cidade do Rio de Janeiro, nas instalações esportivas da EN. A mudança de sede teve como objetivo estimular os jovens oriundos do Colégio Naval a prosseguir na carreira militar, a partir de maior conhecimento sobre as atividades desenvolvidas na Escola Naval e de convivência com seus pares.

É inegável que a competição entre o Colégio Naval e a Escola Naval, ao longo de todos esses anos de sua existência, forjou o aparecimento de militares-atletas, grandes esportistas da Marinha do Brasil, integrantes de delegações esportivas nacionais civis e militares, atuantes inclusive em equipes de clubes civis da cidade do Rio de Janeiro, nos mais variados esportes.

Em 2012, a competição entre CN *versus* EN, que pode ser considerada um evento sexagenário, apresenta no rol de modalidades em disputa doze esportes e a participação de cerca de 300 militares, entre Alunos e Aspirantes.

¹ REVISTA “A GALERA”. Escola Naval. Rio de Janeiro, nº124, dez1974, p.72.

Finalmente, ressalta-se a relevância da competição CN *versus* EN por ser o esporte um poderoso instrumento do processo de formação profissional, integral e permanente do militar ao promover a melhoria do desempenho intelectual e pessoal, ao favorecer maior conscientização sobre a importância da atividade física na vida ativa e o credenciar no enfrentamento das exigências e desafios do mundo globalizado.



O judô, arte marcial de grande vigor físico presente na competição CN x EN



O tiro ao alvo, esporte militar de alta precisão, modalidade disputada no evento CN x EN

BIBLIOGRAFIA

FROTA, Guilherme de Andréa. *Colégio Naval: 50 anos*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha (SDM), 2001.

PIMENTEIRA, Cícero. *Comunicação Pessoal*. Rio de Janeiro, 2011/2012.

SANTOS FILHO, Pedro Gomes dos. *Comunicação Pessoal*. Rio de Janeiro, 2011/2012.

REVISTA "A FRAGATA". 1951-2001. Rio de Janeiro, Public Editora e Publicidade Ltda, 2001.

REVISTA "A GALERA". *Escola Naval*. Rio de Janeiro, nº124, dez1974, p.72.

_____. *Escola Naval*. *Escola Naval*. Rio de Janeiro, nº125, dez1975.

TROVÃO, Carlos Alberto F. Silva. *Comunicação Pessoal*. Rio de Janeiro, 2011/2012.



ENCONTRO DE FUTUROS OFICIAIS INTENDENTES

*Aspirante (IM) Leonardo Câmara
Aspirante (IM) Rafael Concellos Bastos*

No período de 23 a 31 de março de 2012, os Aspirantes (IM) Câmara e Concellos estiveram na Escola Naval Militar da Espanha, situada em Marín. Nessa oportunidade, os Aspirantes representaram a Marinha do Brasil, o Corpo de Intendentes da Marinha e a Escola Naval brasileira no Encontro de Futuros Oficiais Intendentes chamado de Future Supply Officers Meeting (FSOM).

Esse encontro também contou com a participação de Oficiais e Aspirantes portugueses e franceses, além dos espanhóis e brasileiros. Nessa segunda edição do Encontro, os Aspirantes Intendentes dos diversos países participantes realizaram apresentações sobre as

principais funções e responsabilidades dos Oficiais Intendentes em suas Marinhas.

AS PALESTRAS DOS FUTUROS OFICIAIS INTENDENTES

Por conta das diferentes línguas faladas, todas as apresentações foram realizadas em inglês, e tiveram a duração média de 40 minutos. Durante essa breve explanação, foram abordados os seguintes assuntos: a formação do Oficial Intendente, onde as principais OM de Intendência se localizam no organograma da MB e, por fim, as atividades e res-

ponsabilidades dos Oficiais Intendentes de acordo com o posto.

Ao término da apresentação, foram realizadas variadas perguntas acerca do nosso Serviço de Intendência, que bem respondidas e somadas à explanação resultaram em uma boa impressão da Marinha do Brasil.

Durante as demais apresentações, notou-se que os outros Aspirantes, além do tema principal proposto pelo evento, também abordaram as influências e consequências da atual Crise Econômica da Europa em suas Marinhas. Resultado desse processo, estas Marinhas vêm sofrendo cortes de orçamento e redução de pessoal, principalmente na Espanha e em Portugal.

Dentre os países participantes, principalmente esses dois vêm enfrentando severas dificuldades para conseguir realizar todas as suas atividades logísticas e para conseguir continuar com os programas de investimento e manutenção básicos de suas Marinhas.

Esta crise vem exigindo da Intendência desses países novas medidas logísticas para conseguir cumprir suas missões. Esse foi o tema abordado pelos Oficiais Intendentes espanhóis nas duas palestras que encerraram o evento.

A ESCOLA NAVAL DA ESPANHA E A FORMAÇÃO DOS OFICIAIS INTENDENTES ESPANHÓIS

Na Escola Naval Militar da Espanha (ENM) são formados anualmente cerca de 60 Oficiais dos Corpos da Armada e de Fuzileiros Navais, 45 e 15, respectivamente. Lá os militares dos dois primeiros anos são chamados de Aspirantes; os do 3º e do 4º ano, de Guardas-Marinha; e, para eles, os nossos Guardas-Marinha são denominados Alferes-de-Fragata. Assim é formado o Corpo de Aspirantes espanhol, com cerca de 300 militares nos cinco anos de formação.

Com uma boa infraestrutura e uma rotina similar à nossa, os Aspirantes espanhóis são conduzidos por variadas atividades que auxiliam na sua Formação Militar-Naval, como a prática de vela, a escalada do mastro principal da Escola, os treinamentos de combate a incêndio e alagamento, e as demais atividades específicas de cada Corpo. Já no caso dos Intendentes, observamos uma rotina um pouco diferenciada, pois eles permanecem apenas um ano na ENM, sendo três meses como primeiro ano e o restante como terceiro ano.

Para ingressar na Escola Naval, eles devem possuir graduação em Direito, Administração, Contabilidade ou Economia. Esse é o motivo da permanência de apenas um ano. Na ENM eles são formados militarmente e, além disso, recebem o conhecimento necessário para operar os sistemas do Serviço de Intendência. Percebemos, assim, determinada semelhança ao que acontece no Centro de Instrução Almirante Wandencolk (CIAW), onde são formados os Intendentes que não passam pela Escola Naval.

Nesse período, os Intendentes realizam todas as atividades militares que os demais Aspirantes realizam nos quatro anos, tendo, assim, uma rotina bem intensa. Em relação aos estudos, para nossa surpresa, a matéria da primeira aula que nós acompanhamos foi catalogação. Exatamente a mesma que nós estávamos aprendendo em Gestão de Suprimentos. Com base nisso e nas outras aulas a que assistimos, percebemos que eles estudam basicamente as mesmas matérias que nós, mas adaptadas à realidade deles.

Após quatro anos, já como Alferes-de-Fragata, eles também realizam estágios e visitas em diferentes OM da Espanha, assim como nós enquanto Guardas-Marinha. Anualmente, são formados cerca de cinco Oficiais Intendentes, entre homens e mulheres, que depois da ENM vão lotar obrigatoriamente os navios espanhóis, exercendo funções semelhantes às nossas, nas mesmas áreas de atuação da Marinha do Brasil.

AS ESCOLAS NAVAIS DE PORTUGAL E DA FRANÇA E A FORMAÇÃO DOS OFICIAIS INTENDENTES

Com um Corpo de Aspirantes de 193 militares entre Guardas-Marinha e Aspirantes, a Escola Naval portuguesa forma Oficiais da Armada, Fuzileiros Navais, Intendentes, Engenheiros Mecânicos, Eletrônicos e Armamentistas e Médicos. Em relação aos Intendentes, são formados por volta de cinco por ano, e hoje, eles são 17 ao todo.

A Escola Naval portuguesa possui uma associação com a Escola de Negócios e Economia da Universidade Católica de Lisboa, o que possibilita aos Aspirantes Intendentes possuir, ao término dos cinco anos de formação, mestrado nas áreas de atuação da Intendência.

Após serem formados, os Oficiais Intendentes embarcam, obrigatoriamente, nos navios portugueses, onde geralmente desempenham a função de Chefe do Departamento Logístico do Navio, ficando responsável pelo material, pelas finanças, pelo municionamento,



Visita à Fragata "Almirante Juan de Borbón" (F102)

e por toda parte de apoio a bordo, como enfermaria, lavanderia, praça d'armas, compartimentos e barbearia. E ainda, como nós, eles também são os Oficiais de Lançamento e Pouso de Aeronave.

No caso da França, são formadas duas linhas de Intendentes, os de suprimento e os administrativos. Essa divisão é feita de forma a também dividir as áreas de atuação de cada um deles, especializando-os mais em suas tarefas. A sua formação dura dois anos e para entrar na Escola é preciso ter faculdade completa em Direito, Administração, Economia ou Contabilidade.

Atualmente, eles têm formado cerca de nove Intendentes por ano, entre homens e mulheres. Dentre eles, os de suprimento embarcam nos navios e os administrativos permanecem em terra. Entretanto, originária de diferentes necessidades, a Intendência da Marinha Francesa vem sofrendo grandes modificações.

Anteriormente à crise, a França já vinha incrementando um novo conceito de Oficiais Intendentes, o que agora está se ajustando ao novo panorama político-econômico. Por conta de novos decretos e normas da União Europeia e da França, e ainda pela diferença de Serviços Logísticos observados quando se realizavam atividades conjuntas entre as Forças Armadas francesas, decidiu-se, entre outras medidas estratégicas, unir os Corpos de Intendentes da Marinha, Exército e Aeronáutica em um único Corpo.

Como essa decisão é recente e está sendo implementada gradualmente, a formação dos Oficiais Intendentes franceses ainda está sendo realizada separadamente. Essa decisão está enfrentando alguns problemas, principalmente no que tange à perda das tradições dos Corpos de Intendentes e à execução de atividades específicas de cada Força Armada.

Essa mudança de visão busca tornar o Serviço Logístico mais eficiente, em parte ampliando os serviços terceirizados nas áreas não específicas, e adequá-lo ao

novo processo de orçamento francês. Outra medida foi a reorganização da estrutura funcional das Organizações Militares ao longo do país e das demais áreas de jurisdição francesa espalhadas pelo mundo.

Dessa forma, em comum entre esses dois países, assim como no Brasil, e mesmo na Espanha, percebeu-se que os Serviços de Intendência abrangem diversas atividades logísticas, em todos esses países, em áreas como combustível, fardamento, pagamento, sobressalentes, licitações e abastecimento, entre outras.

AS DEMAIS ATIVIDADES REALIZADAS NO EVENTO

O evento, além do caráter informativo da troca de informações sobre a formação e as atividades dos Oficiais Intendentes, também contou com um enfoque cultural e social. O próprio Comandante do Chefe de Estudos de Economia afirmou que o evento tinha como objetivo criar amizade e incentivar a troca de informações entre os Aspirantes.

Dessa forma, no dia 28 de março, quarta-feira, após a realização das palestras dos Aspirantes, todos os presentes no evento embarcaram em um ônibus em direção à Vinícola Martin Codex, uma vinícola bem tradicional da Região da Galícia. Lá, além de conhecer um pouco dos processos de fabricação dos vinhos, degustamos alguns deles e, em um almoço especialmente preparado para nós, provamos diversos pratos típicos desta Região da Espanha.

Após essa visita, novamente embarcamos no ônibus, mas agora em direção à Cidade de Santiago de Compostela, onde tivemos a oportunidade de conhecer a Catedral de mesmo nome. Conduzidos por uma guia, fomos levados às diferentes dependências da Catedral e, em uma visita de cerca de duas horas, pudemos aprender bastante sobre a sua importância histórica.

No dia seguinte, visitamos a Base Naval do Ferrol, onde conhecemos a Fragata (F-102) "Almirante Juan de Borbón", uma das cinco Fragatas que até dois anos atrás eram consideradas as melhores do mundo, por conta de seu sistema de radar SPY 1. Ainda nesse dia, na parte da tarde, fomos até a Escola de Formação de Especialidades de La Graña (ESENGRA) onde tivemos a oportunidade de conhecer as suas dependências e de ver como são formados, dentre outras especialidades de praças, os taifeiros e os cozinheiros espanhóis, e desfrutamos de um coquetel de comidas típicas em um salão para visitas da Escola.

No último dia, para encerrar o evento, assistimos a duas palestras sobre os Sistemas de Orçamento e de Finanças da Marinha Espanhola e sobre as novas dificuldades que eles estão enfrentando por conta da recente crise. Além disso, conduzidos pelos próprios Aspirantes espanhóis e junto com os demais Aspirantes estrangeiros, conhecemos a cidade de Marín, onde a ENM é situada, e a cidade de Pontevedra, capital da Província.

CONCLUSÃO

O FSOM, como afirmou o Capitão-de-Navio Marcial Gamboa Perez-Pardo, Comandante da Escola Naval Militar da Espanha, durante o encerramento do evento, atingiu seu objetivo, uma vez que conseguiu aprofundar os conhecimentos dos participantes nas atividades e responsabilidades dos Oficiais Intendentes dos países ali representados e, principalmente, por ter criado laços de amizade entre os futuros Oficiais Intendentes.

Com o encontro, percebemos a real proporção da crise europeia. Em parte, por conta dela, a delegação

italiana, que também participaria do encontro, não pode estar presente. Muito maior do que a crise são os atuais problemas sociais, econômicos e políticos que estão se desenrolando com o tempo e estão afetando de diferentes formas as Forças Armadas dos países da Europa.

Pela primeira vez, eles começam a se deparar com novas realidades e condições para manterem-se prontos para o combate. Falando mais especificadamente das Marinhas, apesar das diferentes visões e situações em que se encontram, notou-se que ações como esse encontro têm se tornado mais frequentes para discussão de soluções e de alternativas possíveis para contornar essa difícil situação.

Para nós, a chance que tivemos de representar o Brasil, a nossa Marinha e os nossos Intendentes e, ainda, de obter todo esse aprendizado militar, social e cultural, com certeza, ficará marcada para sempre em nossas memórias. Esperamos que em 2013 mais Aspirantes Intendentes também tenham essa oportunidade, que podemos definir como inesquecível.



Palestra dos Aspirantes da Escola Naval durante o FSOM



O PAPEL DA INTERAÇÃO PROFESSOR-ALUNO NO DESENVOLVIMENTO DA AUTONOMIA DO APRENDIZ NA EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA

“Nada lhe posso dar que já não exista em você mesmo. Não posso abrir-lhe outro mundo de imagens, além daquele que há em sua própria alma. Nada posso lhe dar a não ser a oportunidade, o impulso, a chave. Eu o ajudarei a tornar visível o seu próprio mundo, e isso é tudo.”

Hermann Hesse

Prof^a. Ms. Giselle Trajano Ignacio Castro

APRESENTAÇÃO

O meu interesse em investigar a importância do papel do professor-mediador no ensino a distância surgiu, a partir de um convite para trabalhar como tutora em um curso de inglês a distância da Marinha do Brasil, em parceria com um curso livre de idiomas *online* no Rio de Janeiro.

O *Curso de Inglês Online (CIOL)* é um curso de inglês a distância desenvolvido pela escola de idiomas, especificamente para a Marinha do Brasil (doravante MB), que foi organizado para oficiais e servidores civis da Marinha. Combinando o conhecimento tecnológi-

co e pedagógico dessa escola de línguas, no ambiente *online*, e o trabalho dos professores de Inglês da Escola Naval, no Rio de Janeiro, o *CIOL* oferece o desenvolvimento das quatro habilidades (compreensão oral, leitura, escrita e fala), em seis cursos: do “Foundation” (para iniciantes) ao “Advanced”, cada um deles dividido em dois módulos. Todos os cursos oferecem atividades interativas nas quatro habilidades. Os professores da Escola Naval, atuando como mediadores, interagem com os alunos, via *chat* de texto e de voz, corrigem redações e apresentam aos alunos, de forma regular, através do correio eletrônico, relatório sobre o aproveitamento no curso.

Apesar da minha falta de experiência na área, a proposta de trabalhar com ensino a distância (EAD), na época, me atraiu por vários motivos. A perspectiva de aliar a tecnologia da informática nas comunicações ao ensino de uma língua estrangeira a distância vinha ao encontro do meu propósito de ampliar meus conhecimentos no setor, uma vez que, no ensino presencial, eu já fazia uso de algumas das ferramentas da informática aplicadas à educação. Outro fator que despertou meu interesse foi o fato de poder flexibilizar meus horários, trabalhando em casa, no meu próprio ritmo. Por último, a ideia de trabalhar com alunos, a princípio intrinsecamente motivados, prontos para assumir a responsabilidade pelo seu processo de aprendizagem, me acenava com a possibilidade de vivenciar um papel menos controlador, como professora, no que diz respeito à visão tradicional do mestre como detentor de todo o conhecimento a ser “transferido” aos seus aprendizes.

QUESTIONAMENTOS

No início do meu trabalho como tutora, no *CIOL*, era esta a visão que eu tinha dos papéis a serem desempenhados tanto pelos alunos como pelos professores. Aos primeiros caberia, a partir de interesses e necessidades previamente delineados, buscar o conhecimento no material *online* disponível, responsabilizando-se pela quantidade e qualidade de insumo (*input*) necessário ao seu desenvolvimento no aprendizado da língua estrangeira. Aos últimos estaria destinada a função de orientar esse processo, à medida que sua ajuda fosse requisitada pelo aprendiz, uma vez que, levando-se em conta o caráter individualizado da aprendizagem a distância, seria difícil para o tutor prover só um tipo de orientação. Neste contexto, eu me via quase que como uma consultora, disponibilizando minha *expertise* aos alunos, para que eles próprios construíssem seu conhecimento.

No entanto, o trabalho junto à coordenadora do projeto e dos outros colegas da equipe tornou evidente a necessidade de um acompanhamento mais detalhado em relação à frequência e ao aproveitamento dos alunos, desfazendo, aos poucos, as minhas ideias iniciais em relação à posição de mediadora junto às necessidades dos aprendizes e ao seu papel no processo de aprendizagem. Em função de a nossa clientela constituir-se principalmente de militares, habituados a seguir ordens, a coordenação foi se posicionando a favor de um monitoramento constante do acesso ao

site do curso pelos alunos, bem como do envio regular de mensagens eletrônicas, incentivando não só a participação, mas sinalizando a falta da mesma, se fosse o caso. Além disso, grande parte do nosso trabalho foi se constituindo, ao longo da prática, na análise detalhada da produção de cada aluno, fazendo-se necessária a cobrança não apenas em relação a notas, como também a prazos e metas preestabelecidas. Foi nesse cenário, portanto, que a interação aluno e professor/tutor através de *e-mails* foi crescendo em importância e, de certa forma, destacando-se como um diferencial do *CIOL*.

Contudo, a interação professor-aluno, assim caracterizada, entrou em conflito com o conjunto de expectativas que eu havia construído em relação ao ensino a distância. Nas reuniões com a equipe, o tema era constantemente levantado, principalmente no que diz respeito à grande quantidade de trabalho demandada. Nem todos pareciam concordar com essa abordagem de controle e alguns, como eu, inclusive, acreditavam até que tal forma de mediação seria contrária aos princípios do ensino a distância, no qual a autonomia do aprendiz constitui-se peça-chave para o sucesso da aprendizagem. Em meio aos debates nas reuniões com a equipe de ensino a distância na Escola Naval, surgiram então algumas questões, ainda de caráter bem geral, que me despertaram o interesse em investigar, de forma mais detalhada e sistemática, a interação aluno-professor diante do contexto de EAD. Entre elas, destaco:

- Qual é o papel do professor/ tutor no ensino a distância?
- Qual é o papel do aprendiz no ensino a distância?
- Quais são as expectativas do aluno no ensino a distância? Quais as suas necessidades?
- A autonomia na aprendizagem é pré-requisito para o aprendiz que procura a educação a distância?
- Uma atitude mais autônoma na aprendizagem pode ser adquirida e/ou estimulada?
- O que caracteriza autonomia na aprendizagem?
- De que maneira uma assistência mais controlada no ensino a distância promove ou demove o desenvolvimento da autonomia no aprendiz?

A partir dessas questões, ainda de caráter bem geral e pouco sistemático, cheguei a uma questão de pesquisa, que defini como norte do meu estudo: Qual o papel da interação professor-aluno no desenvolvimento da autonomia do aprendiz no contexto de EAD?

Essa pergunta desdobrou-se, durante o trabalho, em duas outras:

- Qual a natureza da interação professor-aluno nas trocas comunicativas no ambiente virtual de aprendizagem (AVA)?
- De que forma o professor, em sua interação com o aprendiz no AVA, exerce o papel de colaborador no processo em direção à autonomia?

A PESQUISA

Com vistas a explorar estas questões, a investigação tomou como base um referencial teórico relacionado à educação a distância de um modo geral, ao ensino de línguas a distância, à questão da autonomia na educação e ao processo de ensino-aprendizagem na visão sociocultural.

A abordagem do ensino-aprendizagem na visão sociocultural, por sua vez, baseou-se em alguns pressupostos teóricos. O primeiro, relacionado à teoria sociocultural no contexto educacional, entende o conhecimento como socialmente construído por meio de um processo de colaboração, interação e comunicação entre os aprendizes em contextos sociais. O segundo pilar diz respeito ao conceito de andaimento, definido como o suporte oferecido ao aprendiz pelo par mais competente neste processo: uma metáfora que descreve a natureza do desempenho assistido, que envolve não apenas o auxílio para que se realize uma determinada tarefa, mas também o auxílio para que se saiba como realizá-la (MAYBIN; MERCER; STIERER, 1992). Assim, segundo uma ideia mais abrangente de andaimento, o professor pode ser visto mais como um incentivador da participação do aluno, auxiliando-o a navegar no ambiente virtual de aprendizagem (AVA) de modo a obter um melhor desempenho.

O estudo, portanto, teve como objetivo geral investigar a forma pela qual a interação aluno/professor, no ensino a distância, pode contribuir para o desenvolvimento da autonomia do aprendiz. Através da análise de amostras de mensagens eletrônicas (via *e-mail*) entre aluno e professor, busquei entender a natureza dessas trocas comunicativas que, fundamentalmente, visam a motivar o aluno a construir seu conhecimento de forma mais independente.

E-MAIL

Em virtude de serem as trocas de mensagens via correio eletrônico, entre aluno e professor em um AVA, o objeto de análise da pesquisa, considere importante tratar de forma um pouco mais detalhada, do *e-mail* como gênero no contexto das novas tecnologias.

Para isto, tomei como base o artigo da professora Vera Lúcia Menezes de Oliveira Paiva, em Marcuschi & Xavier (2005), no qual a autora aponta as principais características do *e-mail* como gênero, dentro do aspecto sociocomunicativo que o situa como tal. Segundo a autora o *e-mail* é

[...] um gênero eletrônico escrito, com características típicas de memorando, bilhete, carta, conversa face a face e telefônica, cuja representação adquire ora a forma de monólogo ora de diálogo. No entanto, o novo gênero se distingue de outros tipos de mensagens devido a características bastante peculiares de seu meio de transmissão, em especial a velocidade e a assincronia na comunicação entre usuários de computadores. (PAIVA, 2005 apud MARCUSCHI & XAVIER, 2005)

Nesse ponto, consideramos relevante acrescentar à visão de Paiva as considerações de Crystal (2001, apud PAIVA, 2005) acerca do tema, uma vez que as mesmas parecem vir ao encontro da proposta de análise pragmática das trocas comunicativas entre professor e aluno, em um AVA, objeto de estudo do meu trabalho. O *e-mail* é visto por Crystal (2001) como troca conversacional (*conversational exchange*) breve e rápida, o que, a seu ver, acarreta num processo de produção mais espontâneo, diferindo da reflexão que permeia a produção escrita convencional. O autor ainda destaca o caráter dialógico desse tipo de texto eletrônico, facilitado pelo *software*, quando a opção responder é acionada.

Retomando a caracterização do *e-mail* como gênero, destacamos alguns aspectos apresentados por Vera Lúcia Menezes Paiva, que o conceitua como tal. Segundo a autora, tais aspectos ganham características especiais, quando se trata desse gênero eletrônico.

No *e-mail*, as interações entre autores e receptores (orientadores, orientandos, clientes, profissionais, amigos, coordenadores, colegas, chefes, subordinados, etc.) são geralmente de curto prazo, e têm objetivos semelhantes, a serem atingidos através da mediação de um artefato cultural eletrônico. Os desempenhos dos usuários que, nesse contexto, constituem uma comunidade discursiva, estão condicionados, entre outros fatores, ao seu letramento eletrônico, idade, cultura, classe social, *status* e gênero (masculino/ feminino).



No que se refere ao contexto, a ausência física do interlocutor causa certo desconforto em alguns usuários, o que parece gerar uma necessidade mais urgente de *feedback*, por parte do produtor da mensagem, como elemento compensador dessa ausência. Tendo em vista a velocidade do meio de transmissão, o usuário sente-se pressionado a responder às mensagens da forma mais rápida possível, pois o silêncio, nesse contexto, pode ser interpretado como descaso ou falta de interesse, desestimulando a interação e até mesmo causando o abandono de fóruns de discussão, ou ainda, de cursos a distância.

Outro aspecto característico do *e-mail*, como gênero, relaciona-se ao texto e à organização retórica. Produto das novas tecnologias, o *e-mail* agrega características de outros gêneros textuais já conhecidos, tais como: a assincronia dos textos escritos, a forma do memorando (gerada automaticamente pelo *software*), a informalidade e o número reduzido de tópicos do bilhete, e as fórmulas de abertura e fechamento de cartas.

O *e-mail* também apresenta características dos gêneros orais, como a rapidez, a objetividade e a dialogicidade. O novo gênero também se aproxima da conversa face a face, com um formato semelhante à tomada de turno e à interação telefônica. Esse aspecto foi mencionado e focado em minha análise, uma vez que propicia a dialogicidade e, portanto, o caráter interacional das trocas comunicativas analisadas.

Em suma, pode-se dizer que o gênero *e-mail* tem como característica essencial a função de repassar um conteúdo vinculando à interação e à comunicação. O *e-mail* utiliza-se do correio eletrônico para distribuir a mediação do conhecimento de origem, objetivamente, e que pode se estabelecer de forma dialógica.

Assim, considera-se que a Internet e os gêneros dela emergentes podem influenciar as relações humanas, tanto no exercício da cidadania, como na vida cotidiana e também na educação. O acesso ao correio eletrô-

nico passou a ser uma questão de inclusão social, assim como o é a questão do chamado letramento digital. No entanto, essa não é uma questão fechada e, levando-se em consideração a complexidade e o dinamismo do gênero enquanto sistema aberto a novas possibilidades de gerenciamento, outros tipos de produção textual podem surgir.

Nesse cenário, portanto, se inserem as trocas comunicativas entre aluno e professor via email, objeto de análise de minha dissertação. A partir de algumas das definições acima propostas, foi possível caracterizar essas mensagens como novos gêneros emergentes no contexto da tecnologia digital.

RESPONDENDO ÀS QUESTÕES DE PESQUISA

Cabe aqui retomar o objetivo geral da pesquisa: investigar o papel da interação professor-aluno no desenvolvimento da autonomia, no contexto do ensino a distância. Deste objetivo geral, derivaram-se duas questões de estudo.

Com a primeira questão, procurei identificar a natureza da interação professor-aluno nas trocas comunicativas, no ambiente virtual de aprendizagem (AVA). A partir da análise destas trocas, verifiquei que as interações apresentam certo grau de proximidade intersubjetiva e cooperação entre os participantes. De modo geral, as mensagens que partem dos professores têm como objetivo principal motivar os alunos a participarem mais ativamente das atividades do curso *online*, cobrando frequência de acesso ao *site* e orientando-os quanto aos caminhos a serem percorridos no AVA.

Em um processo de mediação pedagógica, os professores oferecem seu apoio aos alunos, para gerenciar o aprendizado no AVA. Os alunos, por sua vez, parecem reconhecer o propósito comunicativo das mensagens dos professores, pois o conteúdo da maioria das respostas indica um grau significativo de comprometimento em assumir maior responsabilidade no processo de aprendizagem.

Além disso, os resultados da análise apontaram para o caráter predominantemente dialógico das interações professor-aluno, via *e-mail*, que, somado ao senso de proximidade entre os interlocutores, propicia uma negociação mais aberta entre os dois, para estabelecer metas e estratégias, com vistas a um melhor aproveitamento das oportunidades de aprendizagem.

Destaco o fato de o caráter interacional das tro-

cas comunicativas analisadas constituir e, ao mesmo tempo, ser constituído pelo próprio meio de comunicação utilizado: o *e-mail*. As mensagens de correio eletrônico, inseridas no paradigma dos gêneros digitais emergentes, reproduzem estratégias da língua falada, propiciando uma escrita mais amigável, mais próxima da conversa face a face, o que, por sua vez, possibilita maior interação entre os usuários, facilitando a construção colaborativa de conhecimentos em comunidades virtuais.

Em relação à segunda questão, pretendi saber de que forma o professor, em sua interação com o aprendiz no AVA, pode contribuir para o desenvolvimento da autonomia do aluno. A análise das correspondências coletadas para o *corpus* desta pesquisa revelou que o professor, ao cobrar do aluno maior participação no processo, o faz de forma velada, utilizando estratégias de polidez, valorizando as potencialidades do aluno, o que parece estabelecer um clima de camaradagem e confiança.

A intervenção do professor, dessa forma, parece reforçar a autoestima do aluno, que, a julgar pelas respostas às mensagens, demonstra intenção de maior empenho em corresponder às expectativas do professor, comprometendo-se a atuar de forma mais participativa no processo de aprendizagem.

Além disso, observei que o professor, ao promover uma interação com o aluno, oferece não apenas suporte para o acesso às informações e manejo dos conteúdos, como também valoriza a sua presença e preocupa-se em compartilhar suas dificuldades. Nesse processo de desempenho assistido, o professor parece também levar o aluno à reflexão crítica do seu processo de construção do conhecimento, dividindo com ele a responsabilidade pelo gerenciamento da aprendizagem. Dessa forma, através do estabelecimento de uma relação de cooperação com o professor, o aprendiz pode desenvolver a consciência de si mesmo como autor de sua própria história, preparando-se para exercer, de forma mais autônoma, o controle do seu próprio aprendizado.

Vale ressaltar que a pesquisa não teve como foco a determinação do grau de autonomia obtido pelo aluno, em determinado ponto da sua trajetória de aprendizagem, mas sim no processo pelo qual o professor, através da interação com o aluno no meio virtual, pode contribuir para o desenvolvimento da autonomia do aprendiz.

Sob o ponto de vista sociointeracional da aprendizagem, o desenvolvimento da autonomia, no con-

texto de EAD, relaciona-se à participação mais ativa, consciente e responsável do aprendiz, no processo, em uma relação de cooperação com o professor, no ambiente *online*. A análise das trocas comunicativas entre professor e aluno, que constituem o *corpus* da pesquisa, revelou que o professor, atuando de forma colaborativa no ambiente *online*, incentiva o aluno a participar de forma mais significativa no processo de aprendizagem.

Conforme observei na análise, esse incentivo se realiza, de forma geral, através da cobrança da ausência do aluno no AVA, e até mesmo da crítica ao seu baixo desempenho, em alguns momentos. No entanto, através das estratégias de polidez, o professor parece minimizar os aspectos possivelmente ameaçadores e, portanto, desmotivadores de uma cobrança ou crítica, preservando a autoestima do aluno.

Considerando a análise das respostas dos alunos, na maioria das quais identificamos intenções e promessas de maior comprometimento com os estudos *online*, pode-se dizer que eles percebem a atuação do professor como colaborativa, sentindo-se mais confiantes para assumir maior controle sobre o processo de aprendizagem.

É nesse sentido, portanto, que a análise dos dados nos permitiu caracterizar a influência do professor *online* no desenvolvimento potencial da autonomia do aprendiz. Em um processo de mediação pedagógica, viabilizado pela interação no meio virtual, ele ajuda o aprendiz a estabelecer objetivos, a planejar um programa de estudos, a administrar as tarefas e o tempo de estudo, e a identificar seus pontos negativos, bem como as qualidades, para avaliar sua aprendizagem e redimensionar as ações.

Em suma, o professor promove oportunidades para desenvolver as capacidades do aluno de pensar de forma mais crítica, de autogerenciar suas atividades e de fazer escolhas, estimulando-o a desenvolver uma atitude mais autônoma em relação ao aprendizado.

RESULTADOS & IMPLICAÇÕES PEDAGÓGICAS

No contexto do ensino a distância, o desenvolvimento da autonomia do aprendiz desempenha papel de grande importância, uma vez que a configuração do meio eletrônico requer movimentos autônomos do aluno, principalmente no que se refere a tomar decisões e traçar o caminho de navegação a percorrer no AVA, em busca do conhecimento.

Uma atitude de aprendizagem mais independente implica o envolvimento, a interação e a participação do aluno, em situações nem sempre diretamente mediadas pelo professor.

No entanto, o conceito de independência no EAD não parece implicar necessariamente o isolamento total do aprendiz, que pode contar com o apoio do professor, dividindo com ele as responsabilidades sobre planejamento e uso efetivo das oportunidades de aprendizagem.

A pesquisa, tendo em vista os resultados obtidos, ou seja, o fato de o professor a distância, através das interações via *e-mail*, exercer o seu papel de motivador de uma participação mais significativa por parte do aluno no AVA, corroborou o que defendem autores como Anderson e Garrison (1998), entre outros, segundo os quais, a interação entre os participantes de um curso a distância exerce papel fundamental no sucesso da educação *online*.

Esses autores observam a importância do papel do professor na interação com o aluno: o apoio e colaboração do professor fazem com que o aluno se sinta amparado e mais seguro para assumir maior responsabilidade no processo de aprendizagem.

Com base nessas considerações, a dissertação confirmou a importância da interação professor-aluno no

ensino a distância, no que se refere à motivação de uma atitude mais participativa e, portanto, potencialmente mais independente, por parte do aprendiz, no processo de construção do conhecimento.

Tal evidência trouxe algumas reflexões, acerca da minha prática pedagógica, enquanto professora-tutora no ensino a distância. Ao iniciar esta pesquisa, embora procurasse, ainda que intuitivamente, estabelecer uma relação de proximidade com os alunos, através das interações no meio eletrônico, eu não tinha consciência – como agora acredito ter – do aspecto cognitivoafetivo dessas trocas comunicativas, e de seu potencial impacto no desenvolvimento da autonomia do aprendiz.

Dessa forma, penso que este trabalho contribuiu, de forma significativa, para o meu próprio crescimento profissional, na medida em que justifica, informa e aprimora, com base nos pressupostos teóricos levantados e nos resultados obtidos, uma prática de acompanhamento do desempenho dos meus alunos no CIOL.

Espero, assim, que a reflexão proposta, ao ser compartilhada com colegas e profissionais da área, possa estimular a percepção da relevância da interação professor-aluno no EAD, principalmente quanto ao seu aspecto dialógico e afetivo, na construção de uma relação mais pessoal e colaborativa com o aprendiz.

BIBLIOGRAFIA

ANDERSON, T.D.; GARRISON, D.R. Learning in a networked world: new roles and responsibilities In: GIBSON, C. C. (Ed.) Distance learners in higher education: institutional responses for quality outcomes. Madison Wisconsin: Atwood Publishing, 1998.

CASTRO, G. T. I. *O papel da interação professor-aluno no desenvolvimento da autonomia do aprendiz na educação a distância*. Dissertação (Mestrado em Letras) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

CRYSTAL, D. *Language and the Internet*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

PAIVA, V.L.M.O. *E-mail: um novo gênero textual*. In: MARCUSCHI, L.A.; XAVIER, A.C. (Orgs.) Hipertextos e gêneros digitais. Rio de Janeiro: Lucerna, 2005. p.68-90.

MARCUSCHI, L. A. *Gêneros textuais emergentes e atividades linguísticas no contexto da tecnologia digital*. Conferência apresentada na USP por ocasião do GEL – Grupo de Estudos Linguísticos do Estado de São Paulo acontecido entre os dias 23-25 de maio, 2002. In: MARCUSCHI, L. A.; XAVIER, A. C. (Org.). Hipertexto e gêneros digitais: novas formas de construção do sentido. 2.ed. Rio de Janeiro: Lucerna, 2005.

MAYBIN, J.; MERCER, N.; STIERER, B. *Scaffolding' learning in the classroom*. In NORMAN, K. (Ed.). Thinking voices (the work of the National Oracy Project). London: Hodder & Stoughton, 1992. p.186-195.



OPERAÇÃO DÍNAMO: COMO O PODER MARÍTIMO SALVOU A GRÃ-BRETANHA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

*“Devemos ter muito cuidado para não atribuir
a esta retirada os atributos de uma vitória.
As guerras não são vencidas por evacuações”.*
Winston Churchill

Aspirante Arthur Janeiro Campos Nuñez

INTRODUÇÃO

Em 10 de maio de 1940, os exércitos do Terceiro Reich invadiram a França e avançaram rapidamente sobre as Forças Aliadas, devido à falta de resistência aliada e à excessiva confiança francesa na Linha Maginot, que se mostrou incapaz de deter o Exército

alemão na fronteira. Em apenas dez dias de combate, tanques alemães chegaram ao Canal da Mancha em Abbeville, dividindo os exércitos aliados em dois. Agora os exércitos aliados lutavam em separado, os ingleses e parte de tropas francesas e belgas ao norte,

e franceses ao sul, o que facilitou o combate para os alemães. Tendo em vista o enorme risco que corria, o Comandante da Força Expedicionária Britânica, Lord Gort, não obedeceu às ordens de fazer um ataque aos alemães e posicionou suas tropas ao longo da costa garantindo posições em Dunquerque e Calais, pensando em uma possível retirada. Até que, finalmente, no dia 26 de maio, foi dado início à Operação Dínamo, mais conhecida como o “Milagre de Dunquerque”, sob o Comando do Almirante Bertram Ramsay.

OS PERSONAGENS

Lord Gort: John Standish Surtees Prendergast Vereker, sexto visconde de Gort, nasceu em Londres, em 1886. Por ter ascendência nobre, ingressou no Royal Military College, onde foi comissionado “Grenadier Guard” depois de formado, em 1905.

Durante a Primeira Guerra Mundial, Gort destacou-se várias vezes em combate, recebendo a Military Cross no decorrer do conflito e, em 27 de setembro de 1918, a Victoria Cross (a mais alta condecoração militar britânica) pelos feitos na Batalha do Canal Du Nord.

Após a Guerra, Gort foi transferido para o Staff College e promovido a Coronel em abril de 1926. Em junho de 1928, foi nomeado Commander of the Order of the British Empire e, dois anos depois, assumiu o Comando do Guards Brigade, mostrando, assim, o reconhecimento de seus superiores em relação à sua rara competência administrativa e grande conhecimento militar.



Em 1938, apresentou um relatório sobre o Exército britânico, antecipando que, no caso de um ataque alemão à França e aos Países Baixos, a Inglaterra não teria a capacidade de defender seus aliados no continente. Pelo seu profundo conhecimento sobre o Exército inglês e acerca do inimigo, foi-lhe concedido o Comando da Força Expedicionária Britânica e a patente temporária de Marechal. Durante a guerra, ainda iria presenciar a rendição italiana assinada pelo Marechal Badoglio. Governou Gibraltar em 1941-1942 e exerceu o governo de Malta de 1942 a 1944.

Em fevereiro de 1946, veio a falecer devido a um câncer, sem deixar herdeiros.

O **Almirante Sir Bertram Ramsay** nasceu em 1883. Entrou para a Royal Navy como *Midshipman* aos 16 anos, onde serviu por dois anos no famoso Encouraçado “Dreadnought”. Posteriormente foi qualificado como Oficial, sendo designado para o recém-criado Naval War College. Durante a Primeira Guerra Mundial, serviu embarcado na Grande Frota, que tinha como responsabilidade proteger o porto de Dover e dissuadir qualquer tentativa de um ataque naval à Inglaterra.

No período entre guerras, lecionou no Imperial Defence College. Em 1935, foi promovido a Contra-Almirante e tornou-se Chefe do Estado-Maior da Home Fleet (frota que defendia as águas territoriais inglesas). Mais tarde, após confronto de ideias com o Almirante Sir Roger Backhouse, renunciou ao cargo, passando para a reserva em 1938.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, foi chamado de volta ao serviço ativo. Pelo sólido conhecimento dos meios navais britânicos, familiarização com o porto de Dover e determinação raramente igualada, foi-lhe dado o Comando da Operação Dínamo.

Em 1942, Ramsay comandou as forças navais da Operação Torch com o objetivo de apoiar as tropas aliadas no norte da África. Em 1944, foi-lhe dado o Comando da Força Naval Expedicionária Aliada para a invasão da França, ocasião em que teve papel fundamental no desembarque das tropas na Normandia. Sua brilhante carreira foi interrompida em 2 de janeiro de 1945 em um acidente de avião a caminho de uma conferência em Bruxelas.

O MILAGRE DE DUNQUERQUE

A Operação Dínamo foi colocada em prática logo no dia 26 de maio, quando a situação britânica era



Almirante Ramsay

bastante delicada. Por isso, estava claro que, para conseguir retirar as tropas a tempo, seria necessário um grande número de embarcações para o trabalho nas praias, além de navios maiores que pudessem carregar no porto de Dunquerque. Por sugestão do Sr. H. C. Riggs, do Ministério da Navegação, as várias marinhas, de Teddington e Brightlingsea, foram vasculhadas por Oficiais do Almirantado, e mais de quarenta barcos a motor ou lanchas aproveitáveis foram reunidos em Sheerness. Ao mesmo tempo, reuniram botes salva-vidas dos cargueiros de linha das docas de Londres, rebocadores do Tâmesa, iates, barcos pesqueiros, chatas, barcaças

e barcos de passeio – tudo o que pudesse ser útil ao longo das praias foi requisitado. Na noite de 27 de maio, uma grande profusão de embarcações de pequeno porte começou a deslizar em direção às praias de Dunquerque. Assim começava um esforço hercúleo da Royal Navy, da Marinha Mercante britânica, da Royal Air Force (que teve como tarefa impedir os ataques da Luftwaffe) e até mesmo dos civis que pudessem ajudar pilotando suas próprias embarcações miúdas. E justamente esse último tipo de embarcação foi vital

na operação, pois as águas ao redor de Dunquerque eram rasas e o porto estava sob forte bombardeio da artilharia alemã.

Apesar de terem conseguido um considerável número de embarcações, o cenário ainda era catastrófico para o Almirante Ramsay, pois existia uma quantidade enorme de homens e equipamentos a serem salvos e, uma vez que os navios fossem carregados, eles tinham que escapar dos bancos de areia ao largo da costa francesa. Isso significava que os navios teriam que navegar uma distância maior do que a esperada para chegar até o porto de Dover.

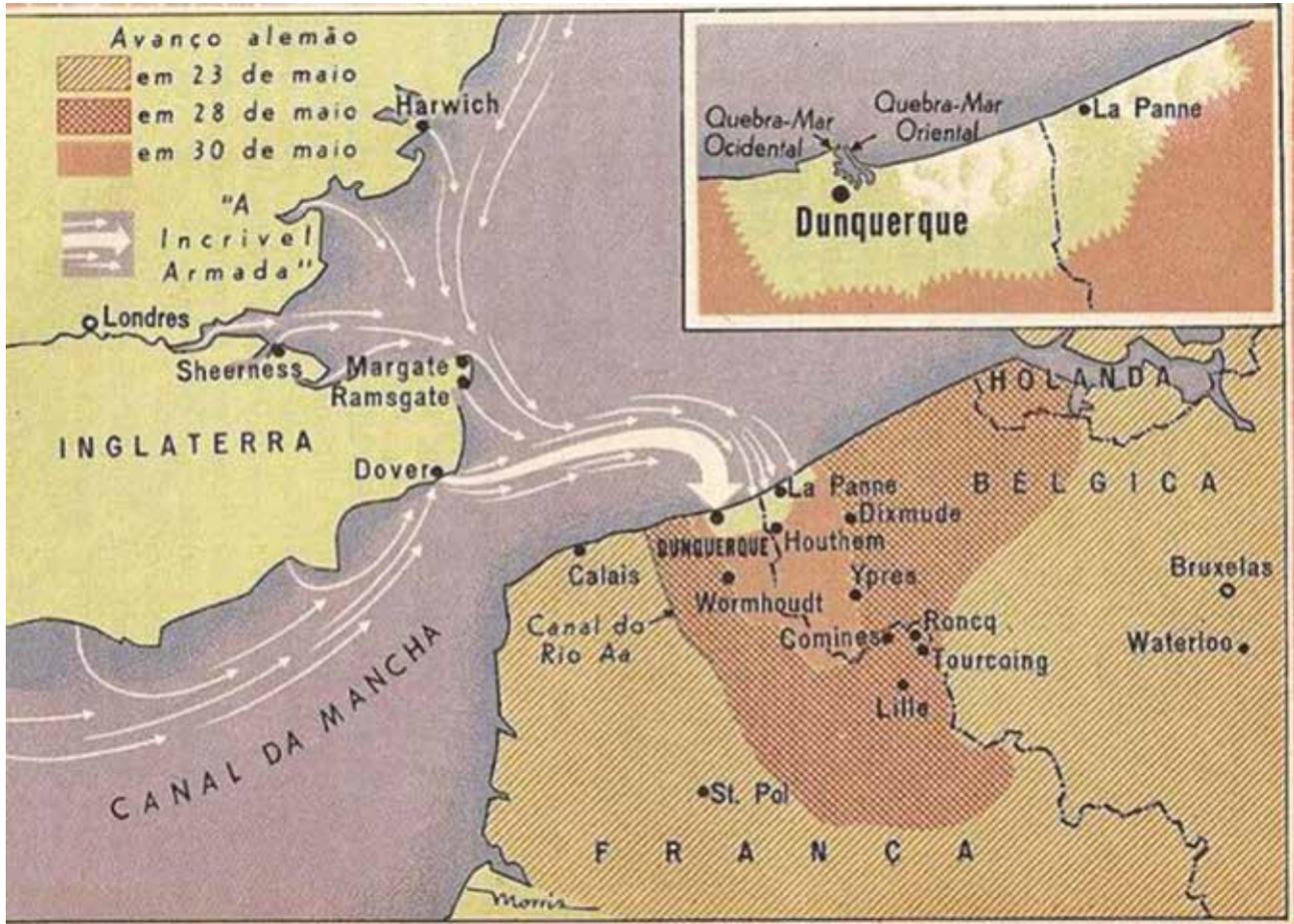
Tentando resolver esse entrave, o Almirantado utilizou a “Rota Z”, possuindo menos de 39 milhas náuticas, mas esse caminho logo se tornaria vulnerável aos ataques de baterias alemãs instaladas em Calais (que foi tomado dos britânicos no dia 28 de maio). O Almirante Ramsay foi então forçado a utilizar a “Rota Y”, possuindo 87 milhas náuticas, que foi logo abandonada, visto o longo tempo sobre a exposição do fogo aéreo inimigo e da constante ameaça dos submarinos alemães. A rota final foi a “Rota X”, de 55 milhas náuticas.

Apesar das dificuldades, os ingleses conseguiram resgatar mais de 338 mil homens, um número muito maior do que a expectativa inicial do Almirante Ramsay, de apenas 45 mil. A maioria dos homens foram resgatados por pequenos barcos que chegavam até a praia de Dunquerque e os levavam até navios maiores posicionados em alto-mar.

As consequências desse episódio foram fundamentais para o desenrolar da Guerra, visto que o núcleo profissional do Exército britânico foi salvo, e Hitler perdeu a chance de dar um golpe fatal nas tropas aliadas e acabar com o seu moral.

CONCLUSÃO

O “Milagre de Dunquerque” só foi possível graças à decisão corajosa de Lord Gort e, principalmente, à incrível capacidade do Poder Marítimo britânico de cumprir uma missão extremamente complicada empregando todos os meios possíveis, mostrando que até mesmo barcos de pescas e chatas podem ser úteis em operações de guerra.



Mapa que ilustra o avanço alemão sobre Dunquerque

BIBLIOGRAFIA

- CHURCHILL, Winston S. *Memórias da Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1995.
- DILDY, Douglas C. *Dunkirk 1940: Operation Dynamo*. Osprey, 2010.

Escola Naval e Escola Politécnica da USP promovem 1ª competição PoliNaval

A Escola Naval participou, no dia 12 de novembro de 2011, da 1ª competição PoliNaval, na modalidade de Remo Olímpico, realizada na raia olímpica da Universidade de São Paulo (USP). Os Aspirantes da EN se destacaram vencendo as três categorias disputadas: Single Skiff, Double Skiff e oito com timoneiro.

O troféu da competição é uma homenagem ao Sr. João Pedro da Veiga Miranda, diplomado engenheiro civil pela Escola Politécnica da USP, em 1904, e Ministro da Marinha de 1921 a 1922.

A competição contribuiu para a integração entre a Escola Naval e a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, instituição com mais de um século de história, referência nacional e considerada a mais completa faculdade de engenharia da América Latina.



Aspirantes participam da Búzios Sailing Week 2012

Entre os dias 5 e 8 de abril de 2012, os Veleiros Oceânicos (VO) “Dourado” e “Marlim”, do Grêmio de Vela da Escola Naval (GVEN), participaram do tradicional circuito de vela “Búzios Sailing Week”. Na largada estavam presentes 17 veleiros, incluindo velejadores consagrados e experientes como Torben Grael, campeão do circuito, e Eduardo Penido, medalhista olímpico e detentor de muitos títulos mundiais e sul-americanos.

Os veleiros do GVEN tiveram muito bom desempenho no circuito, tendo o VO “Dourado” chegado em 9º lugar geral em duas regatas. Na classificação geral, apresentada após o tempo corrigido, o VO “Dourado” ficou na 12ª colocação enquanto o VO “Marlim” ficou na 14ª colocação.



Veleiro Oceânico da Escola Naval durante a competição

Passagem de Comando da Escola Naval

No dia 24 de abril, ocorreu a passagem de Comando da Escola Naval, tendo assumido o Contra-Almirante Antonio Carlos Soares Guerreiro. O evento contou com a participação de várias autoridades civis e militares e também do Corpo Docente da Escola Naval.

A cerimônia encerrou-se com o desfile do Corpo de Aspirantes em continência ao novo Comandante, traduzindo o reconhecimento e os votos de boas-vindas dos Aspirantes e de toda a tripulação da Escola Naval.



Escola Naval participa da VII Simulação das Nações Unidas na Universidade Candido Mendes

Realizada entre os dias 7 e 10 de junho, na Universidade Candido Mendes, no Rio de Janeiro (RJ), a VII Simulação das Nações Unidas (SIMUN) contou com a presença de oito Aspirantes do Grêmio de Relações Internacionais da Escola Naval.

A SIMUN é um evento acadêmico, cujo propósito é simular as estruturas e as peculiaridades do ambiente diplomático internacional. Por meio de uma abordagem acadêmica e participativa, o encontro possibilita, aos jovens universitários, a vivência da realidade política mundial, debatendo temas importantes e atuais.

Neste ano, foram abordadas questões relativas à Europa, Oriente Médio, homofobia, trabalho escravo, entrada da América na Segunda Guerra Mundial, Primavera de Praga em 1968 e



VII Simulação das Nações Unidas

a questão nuclear no mundo contemporâneo. Os Aspirantes, que desempenharam funções de diretores e delegados, se destacaram no evento e conquistaram três menções honrosas.

Aspirantes participam de intercâmbio na Espanha

No dia 28 de junho de 2012, dez Aspirantes viajaram rumo à cidade de Salamanca, na Espanha, para participarem, no período de 1 a 20 de julho, de um intercâmbio de estudos em Língua Espanhola oferecido pelo Banco Santander.

As dez bolsas de estudo, oferecidas aos Aspirantes através do Programa Santander Universidades, destinam-se a fomentar a mobilidade internacional de estudantes. Com duração de três semanas, o Programa incluiu cursos de cultura e Língua Espanhola realizados na Universidade de Salamanca, um dos centros de ensino superior mais tradicionais da Europa e um dos mais antigos do mundo.

O Programa Santander Universidades proporcionou aos nossos Aspirantes não só uma



oportunidade de ampliar seus conhecimentos na língua e na cultura daquele país, bem como de interagir com estudantes de diversas nacionalidades, contribuindo, assim, para a formação cultural dos futuros Oficiais da Marinha do Brasil.

Programa de atualização da Mulher da Escola Superior de Guerra visita a Escola Naval

No dia 22 de agosto, a Escola Naval recebeu a visita de aproximadamente 100 senhoras participantes do Programa de Atualização da Mulher (PAM), da Escola Superior de Guerra (ESG).

Para dar início ao evento, o Comandante da EN proferiu uma palestra sobre a instituição, a qual foi seguida por uma visita às instalações, ocasião em que puderam conhecer diversos setores, desde as instalações acadêmicas (salas de aula, planetário, biblioteca, laboratórios), até as instalações esportivas e de apoio (parque aquático, garagem de barcos e o Departamento de Saúde).

A visita foi encerrada com um almoço realizado em conjunto com os Aspirantes.



Escola Naval sedia IV Encontro Pedagógico do Ensino Superior Militar



Com o objetivo principal de integrar Docentes e Instrutores do Ensino Superior Militar, é promovido anualmente o Encontro Pedagógico de Ensino Superior Militar (EPESM).

Em 2012, a quarta edição do evento foi realizada na Escola Naval, entre os dias 2 e 6 de setembro, tendo como participantes os representantes das escolas de formação de Oficiais das três forças (EN, AMAN, AFA), entre outras instituições de ensino superior militares e civis.

A abertura foi realizada pelo Diretor de Ensino da Marinha, seguida pela Conferência “Pensando o Brasil do Século XXI e suas repercussões para o Ensino Militar: desafios e práticas” ministrada pelo Contra-Almirante (RM1)

Guilherme Mattos de Abreu e Professor Gustavo Heck.

Dentre as propostas do Encontro, foram apresentadas: a necessidade de fomentar o intercâmbio de experiências e a busca da integração entre filosofias e práticas pedagógicas das escolas de ensino superior militar; a valorização do corpo docente das escolas; o estímulo à adequação do ensino superior militar ao momento atual e futuro do país e do mundo, respeitando-se os valores e características do militar; a busca da contribuição de pesquisadores nas diversas áreas de interesse da defesa; e a discussão dos parâmetros e as perspectivas do ensino superior militar para o século XXI.

CORPO DOCENTE DA ESCOLA NAVAL



NOSSOS MESTRES



Para ser bom pra gente, tem que ser bom pra você.



Para o Banco do Brasil, não basta ser o banco brasileiro de maior presença no mundo para ser bom. Também tem que ser bom para as pessoas. É por isso que o banco abraçou a conservação das águas brasileiras com o programa Água Brasil. Porque, para ser bom pra gente, tem que ser bom pra você.



BOMPRATODOS