



Revista de

# Villegagnon



ISSN 1981-0342

Revista Acadêmica da Escola Naval

Ano VI Número 6 - 2011









Caro Leitor,



Para mim, é uma honra apresentar a 6ª edição, consecutiva, da Revista de Villegagnon, que, seguindo o exemplo das anteriores, tem mantido seu propósito inicial de incentivar a produção intelectual na Escola Naval, com a publicação de artigos que abordam temas de grande importância na formação de nossos Aspirantes, em breve, Oficiais da Marinha do Brasil.

Assim, Oficiais, Professores, Instrutores e Aspirantes contribuíram por meio de conteúdos e reflexões, todos relacionados à formação de nossos Sentinelas dos Mares.

A significativa tiragem desta publicação demonstra o interesse em áreas de conhecimento acadêmico e profissional, história, liderança, tradições navais, dentre outras, apresentadas aqui sob a ótica dos docentes e discentes que desempenham suas tarefas no solo sagrado de Villegagnon.

Agradeço aos que tornaram possível mais uma edição de nossa revista e convido meu caro leitor a navegar pelas páginas que se seguem, também disponibilizadas on-line no site da Escola Naval, [www.en.mar.mil.br](http://www.en.mar.mil.br).

Boa leitura!

Leonardo Puntel  
Contra-Almirante  
Comandante



## SUMÁRIO

O Estandarte que nunca se abateu.....	3
Avisos de Instrução: trinta anos atendendo com “Adiante Padrão” .....	10
Simulador de Aviso de Instrução (SIAVIN).....	17
A contribuição dos Avisos de Instrução para a avaliação de oficialato dos Aspirantes .....	22
Sobre o respeito à norma ao escrever .....	26
O fogo de Prometeu: a trajetória de Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá .....	30
Ser militar .....	36
A Vela nos 5º Jogos Mundiais Militares – Rio 2011.....	44
Descobrimo Portugal – a Escola Naval Lusitana .....	50
Pensando no Brasil do Século XXI: no mar um cenário de oportunidades.....	58
Navios inesquecíveis .....	72
Rio de Janeiro: a cidadela do Atlântico Sul.....	80
Por que o cidadão brasileiro deve e precisa estudar a Língua Portuguesa?.....	86
Dois navios, mesmo destino .....	90
Forjando a mentalidade marítima dentro e fora da Marinha do Brasil .....	96
HMY “Britannia”: a serviço de sua majestade.....	100
Santander – Escola Naval: intercâmbio e estudos em Salamanca! ..	104
O prazer da leitura.....	108
Os lírios de Ecaterimburgo .....	110
Notícias de Villegagnon .....	122



*Nossa Capa:  
Foto aérea da Escola Naval,  
apresentando a garagem de  
barcos após as obras, a fim de  
atender às competições na mo-  
dalidade de Vela nos 5º Jogos  
Mundiais Militares (JMM).*



REVISTA DE VILLEGAGNON  
ANO VI – NÚMERO 6 – 2011  
ISSN 1981-0342

Revista de Villegagnon é uma publi-  
cação anual, produzida e editada pela  
Escola Naval.

### Comandante

C. Alte Leonardo Puntel

### Superintendente de Ensino

C. Alte (RM1) Guilherme Mattos de  
Abreu

### Editor

CMG (RM1) Ricardo Tavares Verdolin

### Conselho Editorial

CMG (RM1) Pedro G. dos Santos Filho  
CMG (RM1-EN) João Batista L. Vieira  
CC Dante José de Andrade Alexandre  
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, Aspirante Cássio, 3º SG  
Teixeira, FC Baeta e Fotógrafo Eduardo.

Os artigos enviados estão sujeitos  
a cortes e modificações em sua forma,  
obedecendo a critérios de nosso estilo  
editorial. Também estão sujeitos às cor-  
reções gramaticais, feitas pelo revisor da  
revista.

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

---

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA

---

# O ESTANDARTE QUE NUNCA SE ABATEU



Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinha

---

*Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu*

---

Quem ingressa no Museu da Escola Naval, em Villegagnon, avista, junto à entrada, o belíssimo Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinha, réplica daquele utilizado pela Escola Naval portuguesa até o fim da monarquia (1910) e, recentemente, restaurado.<sup>1 2 3</sup>

---

<sup>1</sup> Este artigo, salvo quando indicado em contrário, tem como fonte o texto compreendido entre as páginas 94 e 108 do livro referente à Escola Naval portuguesa: “*Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval: 23-IV-1845 a 23-IV-1945*”. [Lisboa]: 1946.487p.

<sup>2</sup> Este artigo apresenta transcrições de documentos de diversas épocas, portanto, com diferentes grafias. “*Companhia dos Guardas-Marinha*”, por exemplo, aparecerá também grafada como: “*Companhia dos Guardas-Marinhas*”, “*Companhia de Guardas-Marinhos*” e “*Companhia dos Guardas Marinhas*”. A expressão “*Guardas-Marinha*”, preferida pelo autor, também foi empregada.

<sup>3</sup> A réplica foi ofertada pela Escola Naval portuguesa à nossa Escola Naval em 1982, por ocasião do bicentenário de criação da Academia Real dos Guardas-Marinha.

O primitivo Estandarte (ou Bandeira) da Companhia teria chegado ao Brasil em 1809 ou 1810, trazido de Lisboa pela Charrua “São João Magnânimo”<sup>4</sup>, pois se quedara na sede da Academia Real de Guardas-Marinha, quando esta acompanhou a Família Real portuguesa, por ocasião de sua instalação no Rio de Janeiro, em 1808. O exemplar original guarda curiosa história, pouco conhecida.

Sua cor era carmesim, um vermelho forte, brilhante e intenso, adotado nos estandartes reais desde o tem-

---

<sup>4</sup> Sabe-se que o estandarte ficará em Portugal, segundo inventário de 8/11/1808; e que o mesmo fazia parte da listagem do material transportado pela Charrua “São João Magnânimo”. O material transportado por este navio já se encontrava no Rio de Janeiro, em junho de 1810. (*Da Companhia de Guardas-Marinhos e sua Real Academia à Escola Naval: 1782-1982*. de Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Xerox do Brasil, Escola Naval, 1982. Páginas 40, 41 e 148.)

po de D. João V (1689 - 1750). Um registro de 1719<sup>5</sup> apontava: “...O Estandarte Real he de seda e bordado de ouro: tem de hum banda as armas do Reyno e Nossa Senhora da Conceição da outra;...” A presença da imagem de Nossa Senhora da Conceição justificava-se por ser a Padroeira do Reino, instituída por uma Provisão de 25 de março de 1646.

Esta descrição básica aplica-se ao Estandarte original da Companhia dos Guardas-Marinha: vermelho vivo, tendo, em uma face, a imagem de Nossa Senhora da Conceição pintada a óleo; e, na outra, as armas do Reino. Confeccionado com diversas peças de seda costuradas entre si e cortadas de modo a formar figuras geométricas, tinha de altura 126 cm e largura irregular, em torno de 112 cm. Uma dessas figuras era uma grande estrela de quatro pontas, tocando os vértices a meio dos lados do retângulo. Em uma face, centrava esta estrela um disco também de seda, de 55 cm de diâmetro, onde estava pintada a óleo a Imagem da Virgem. Um sol, dardejando raios, fazia fundo à imagem.

No verso, também pintado no centro, o escudo nacional, com o desenho em vigor no final do século XVIII, à época da criação da Companhia. De um e outro lado do escudo, havia troféus, lanças e espadas, pousando o escudo e troféus sobre o casco de uma nau do século XVIII. Por baixo das armas do Reino, uma fita com a inscrição “*Companhia dos Guardas Marinhas*”; e, inferiormente, duas âncoras cruzadas.

<sup>5</sup> *Memórias Militares*, de Couto Castelo Branco, editado em Amsterdã, em 1719, como indicado na principal fonte deste artigo.



Em toda a periferia, corria uma silva florida pintada a ouro. Nos dois cantos junto à tralha, viam-se as letras MPR entrelaçadas, significando “*Maria Primeira Rainha*”, encimadas pela Coroa Real.

A Companhia dos Guardas-Marinha foi criada pela Rainha D. Maria I, por decreto de 14 de dezembro de 1782. Os Guardas-Marinha passaram a fazer os seus estudos na Academia Real dos Guardas-Marinha, que começou a existir juntamente com a citada Companhia. O Estandarte foi confeccionado em data desconhecida. Uma ordem do Almirantado português, datada de 31 de janeiro de 1801, a ele se referia quanto ao procedimento de continência a ser prestada pela Companhia. O documento assinalava:

*Considerando como Estandarte a denominada bandeira da Companhia ela só se deve desenrolar estando presente qualquer pessoa Real.*

Era, portanto, a Bandeira da Companhia também um Estandarte Real!

Essa primeira Bandeira ou Estandarte seguiria para o Rio de Janeiro, após a Academia ter se transferido para esta cidade (1808), acompanhando a Família Real.

Chegando ao Brasil, a Academia instalou-se no Mosteiro de S. Bento. Entretanto, cerca de quatro anos após o regresso da Família Real a Lisboa, foi reorganizada e instalada em sua antiga sede - Sala do Risco e anexos -, no Arsenal Real de Marinha, Lisboa (29 de março de 1825). Mas a Academia, que mais tarde se tornaria a Escola Naval brasileira, continuou funcionando no Rio de Janeiro, com a denominação de Academia Imperial de Guardas-Marinha.

Os registros conhecidos dessa época não apontam qualquer notícia particular sobre a Bandeira, sendo lícito afirmar que esta não regressou do Brasil, visto que, em 25 de junho de 1825, o Ministro da Marinha portuguesa, Joaquim José Monteiro Tôrres, expediu ao Comandante da Companhia, Capitão-Tenente João de Fontes Pereira de Melo, um ofício onde se lê:

*Sendo presente a sua Majestade o ofício de Vossa Mercê em data de 16 do corrente e os quisitos a ele juntos, que versão sobre algumas dúvidas que Vossa Mercê encontra no Regulamento dos Guardas-Marinhas: He o mesmo Senhor servido Determinar ...*



*5. Finalmente quanto à Companhia ter bandeira e tambor uniforme particular, que se observe o mesmo que se praticava com a antecedente Companhia de Guardas-Marinhas.*

Em 23 de abril de 1845, a Academia Real dos Guardas-Marinha passou a denominar-se Escola Naval, por ato da Rainha D. Maria II (brasileira, filha de D. Pedro I, Imperador do Brasil, e também D. Pedro IV, Rei de Portugal). Um novo estandarte, bordado pela própria Rainha, foi confeccionado, havendo registro de que foi utilizado por ocasião da apresentação do Infante D. Luis<sup>6</sup>, Duque do Porto, à Companhia dos Guardas-Marinha, em 29 de outubro de 1846.

Este Estandarte seguiu, em linhas gerais, a concepção da primitiva Bandeira da Companhia. As diferenças mais substanciais estão relacionadas à face do escudo das armas nacionais, compatível com o adotado no século XIX, à época de D. Pedro IV. O escudo descansa sobre duas âncoras cruzadas, as quais se assentam sobre dois grandes ramos de louro. Na parte inferior do escudo divide-se, para cada lado, uma fita onde se lê “COMP.<sup>a</sup> DE GG. MM”. Entre as duas partes da fita e as unhas inferiores das âncoras está a Cruz de Cristo pendente. Em uma e outra face da Bandeira, os quatro cantos apresentam duas âncoras cruzadas sobrepujadas pela Coroa Real e cercadas de ramos de carvalho. Na outra face, em um medalhão oval de cetim branco, está pintada a óleo a imagem da Virgem, de mãos postas. O talabarte era em veludo carmezim bordado.

Mas eis que o Estandarte original reaparece!

Em 1872, o Comandante do Transporte a vapor “*Quelimane*”, 2º Tenente Augusto de Castilho, localizou o desaparecido Estandarte entre as alfaias da igreja de Nossa Senhora do Livramento, na Vila de Quelimane, Moçambique, e providenciou o seu resgate e retorno para Portugal. O Estandarte, segundo informação local, estaria em Quelimane, desde 1834, ignorando-se como ali chegara.

Augusto de Castilho enviou essa Bandeira para Lisboa, em 23 de novembro de 1872, como se constata do documento a seguir:

*Ill. mo e Ex. mo Senhor*

*Tenho a honra de fazer passar às mãos de V. Ex. a uma bandeira velha da Compa-*

*nhia de Guardas-Marinhas que por acaso obtive em Quelimane das Alfaias da igreja de Nossa Senhora do Livramento como V. Ex.ª verá pela correspondência que por cópia remeto.*

*Confiado que a posse de um tão precioso objecto deve causar um verdadeiro júbilo a V. Ex.ª e à Companhia felicito-me por lho haver proporcionado fazendo votos para que nunca jamais se torne a extraviar uma tão respeitável reliquia.*

*Deus Guarde a V. Ex.ª.*

*Ill. mo e Ex. mo Senhor Conselheiro Antonio Sebastião de Castro Guedes, Comandante da Companhia de Guardas-Marinhas.*

Infelizmente, o Estandarte perder-se-ia, quase que por completo, em incêndio ocorrido em 18 de abril de 1916, sendo os seus restos recolhidos nos escombros da Sala do Conselho da Escola Naval. Os fragmentos chamuscados estiveram, por muitos anos, guardados no cofre da Secretaria da Escola Naval. Com a transferência da Escola para o Alfeite, não mais se teve notícia destes despojos, até que foram localizados em uma gaveta da Biblioteca da Marinha, em Lisboa.

Era sina desta bandeira e até de seus restos envolverem-se em misteriosa situação!

Infelizmente, o incêndio também destruiu a quase totalidade dos arquivos da Escola Naval portuguesa, desaparecendo os Diários da Companhia e do Corpo de Alunos. Com isso, não restaram registros quanto às honras em que figurava o Estandarte no período monárquico (a República foi proclamada em 1910, após a deposição de D. Manuel II), salvo o de “*só dever desenrolar, estando presente Pessoa Real*”.

Tal preceito constava do Regulamento da Companhia dos Guardas-Marinha de 1847, ao tratar das honras às Majestades ou Príncipes, no capítulo de honras e continências:

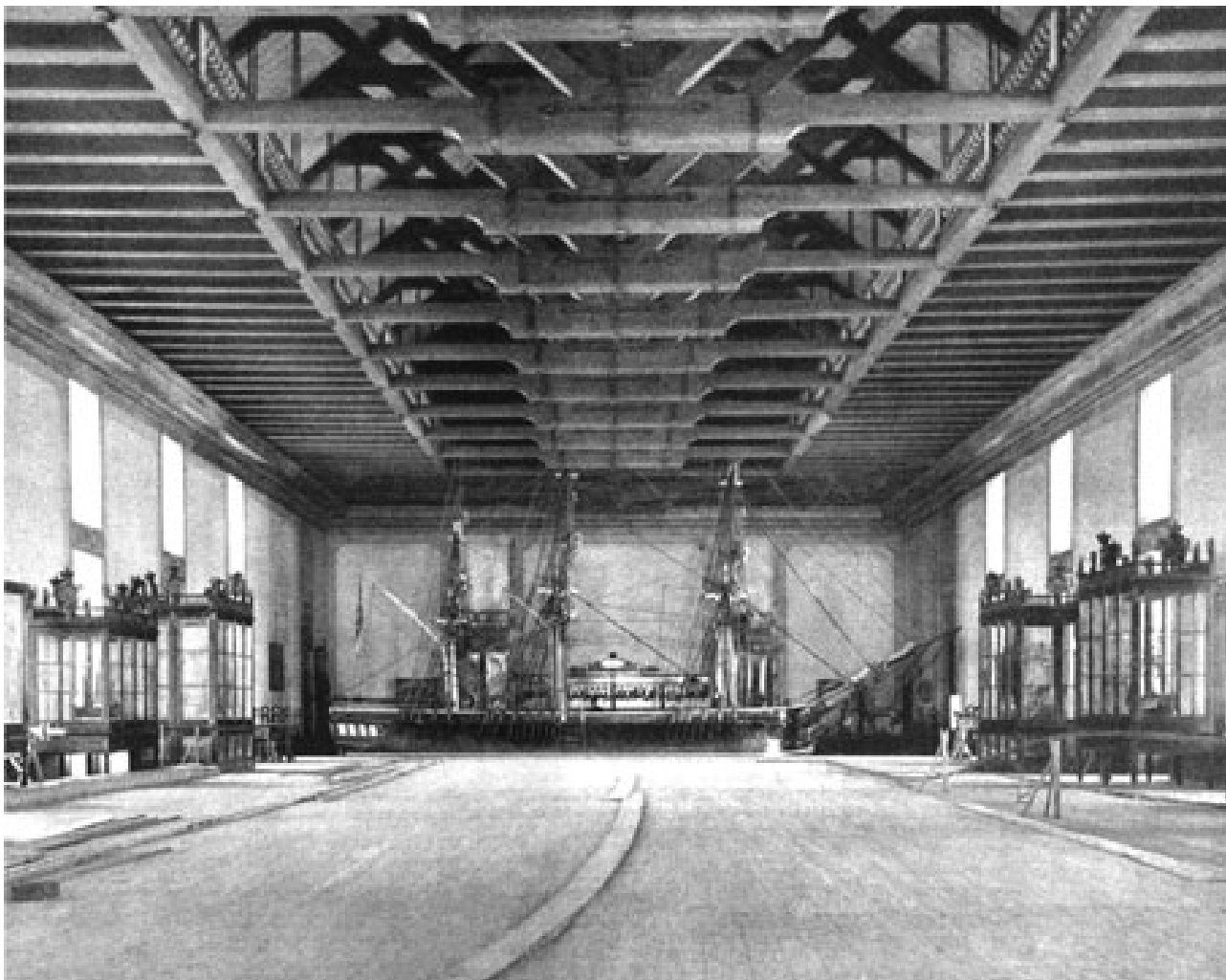
*Parágrafo 79*

*Quando suas Majestades e seu séquito passarem em frente da Companhia o porta bandeiras lhe inclinará a bandeira sem a abater.*

*Parágrafo 80*

*As honras ao Ministro Inspector da Escola Naval ou qualquer dos outros Ministros*

<sup>6</sup> D. Luís (1838-1889), mais tarde D. Luis I, Rei de Portugal (1861, até a sua morte).



Sala do Risco do Arsenal Real de Marinha, onde a Companhia dos Guardas-Marinha tinha instrução prática e militar. Ao fundo, vê-se uma grande maquete de um navio a vela – a “Corveta ‘Paciência’”

*do Estado, ao Conselho Superior de Justiça Militar, Cardeal Patriarca, Embaixadores e Ministros Estrangeiros, são idênticas às do § anterior mas a bandeira não se inclina.*

Esta disposição é confirmada em instruções presentes em um opúsculo relativo a honras e continências, publicado pela Escola Naval portuguesa no ano escolar de 1902-1903, onde o tópico n.º 26 determina:

*As bandeiras e guiões põem-se em adoração sempre que a tropa ajoelhe e ponha armas nessa posição; abatem-se depois de apresentadas na Continência feita a Suas Majestades, ao regente do Reino, e outros Soberanos reinantes ou Embaixadores extraordinários e ao Comandante em*

*Chefe do Exército.*

*Exceptua-se a bandeira do Corpo de Alunos da Armada que nunca se abate (§ 79.º do Regulamento da Companhia de Guardas-Marinhas) por ter Nossa Senhora da Conceição, padroeira do Reino, põe-se contudo em adoração e apresenta-se a tôdas as demais a quem as tropas apresentam armas.*

Eis, pois, a curiosa história do Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinha. O Estandarte que nunca se abateu!



## Os Guardas-Marinha<sup>7</sup>

A expressão guarda-marinha (GM) é de origem francesa. Na França, existiam, em diversos portos, companhias de guardas-marinha, que formavam os futuros Oficiais de Marinha. Ali, entre outras matérias, eles se dedicavam ao estudo da matemática, do desenho, da engenharia naval, da hidrografia, e se adestravam, como marinheiros e soldados, embarcando nos navios de guerra. Esse modelo foi seguido por vários países que criaram guardas-marinha, principalmente a partir do século XVIII.

Em Portugal, os Oficiais da Armada, até o século XVIII, eram recrutados nos mais diferentes estratos sociais o que tornava o quadro de oficiais bastante heterogêneo.

Tentando modificar essa situação, regularizando o recrutamento, o Marquês de Pombal criou, em 1761, a classe de Guardas-Marinha, em número de 24, com a graduação de alferes de infantaria. Seus integrantes deviam ser de origem nobre, ou filhos de oficiais gerais, ou oficiais superiores. O novo sistema, no entanto, revelou-se de pouco aproveitamento e o Marquês extinguiu a classe, em 1774, determinando que, em cada nau ou fragata, embarcassem seis rapazes de 12 a 16 anos, denominados “*voluntários exercitantes*”. Mas essa sistemática também não deu certo, em face do reduzido número de voluntários que merecia avaliação favorável de seus comandantes.

A formação científica, a partir de 1779, passou a ser realizada na Academia Real de Marinha, uma instituição de ensino superior criada naquele ano. A Academia Real de Marinha tinha como objetivo ministrar cursos destinados à formação dos oficiais e pilotos da Marinha Real e da marinha mercante, bem como a preparação científica para o acesso ao curso de engenharia militar. Funcionava no Colégio dos Nobres, o qual, mais tarde, daria origem à Escola Politécnica, depois Faculdade de Ciências, da Universidade de Lisboa.

Em 1782, foi criada a Companhia dos Guardas-Marinha, constituída por 48 GM, e com ela a sua Academia, ora denominada “*Academia Real da Companhia dos Guardas Marinhas*”, ora “*Academia Real dos Guardas Marinhas*”. O quartel da Companhia ficava na Sala do Risco, na “*Casa das Formas*” do Arsenal Real de Marinha, onde tinham instrução prática e militar.

Como os cursos da Academia Real dos Guardas-Marinha e os da Academia Real de Marinha eram similares, alguns dos lentes eram comuns às duas instituições. Os candidatos aprovados no exame de admissão eram alistados como Aspirantes. No fim do primeiro ano, tornavam-se Guardas-Marinha; e no término do curso, 2º Tenente. A denominação “*Academia Real dos Guardas Marinhas*” foi formalizada por Lei de 1º de abril de 1796, que aprovou os Estatutos da instituição.

Em 1832, em Portugal, aboliu-se a exigência de origem nobre para ingresso e, em 1937, os Aspirantes portugueses passaram a ser denominados Cadetes.

A Companhia dos Guardas-Marinha deu origem aos atuais Corpo de Alunos da Escola Naval portuguesa e Corpo de Aspirantes da Escola Naval brasileira.

<sup>7</sup> Fontes:

*Da Academia dos Guardas-marinhas à Escola Naval do Alfeite*, de Henrique A. Fonseca, publicado na Revista da Armada, n° 46, julho de 1975. Portugal.

*Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval: 1782-1982*. de Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Xerox do Brasil, Escola Naval, 1982.

*Estatutos da Academia Real dos Guardas-Marinhas*, Ius Lusitaniae - Fontes Históricas de Direito Português.

Disponível: [http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/~ius/verlivro.php?id\\_parte=110&id\\_obra=73&pagina=446](http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/~ius/verlivro.php?id_parte=110&id_obra=73&pagina=446). Acessado em 01/08/2011.

# Saia do aluguel e entre na sua casa própria.

O crédito com uma das menores taxas, na hora que você precisa, para usar bem o seu dinheiro e realizar os seus planos.

**Banco do Brasil.**

**Um banco diferente que liga tudo isso.**



Crédito sujeito a aprovação cadastrál e demais condições dos produtos

## BANCO DO RAFAEL E DA VERA

Central de Atendimento BB: 4004 0001 ou 0800 729 0001 – SAC BB: 0800 729 0722  
Ouvidoria BB: 0800 729 5678 – Deficientes auditivos ou de fala: 0800 729 0088

Depois de adquirido o imóvel, o  
crédito ideal para você adquirir seu  
imóvel tão sonhado.  
Para conseguir um bom financiamen-  
to, é preciso consultar o ge-  
nitor do seu banco sobre a linha de  
crédito ideal para você adquirir seu  
imóvel tão sonhado.



Simule no [bb.com.br](http://bb.com.br).



todo seu





## AVISOS DE INSTRUÇÃO: TRINTA ANOS ATENDENDO COM “ADIANTE PADRÃO”

---

*Capitão-Tenente Carlos Augusto de Lima,  
Comandante do AvIn “GM BRITO”  
Capitão-Tenente Cristian Modesto de Rezende,  
Comandante do AvIn “GM JANSEN”  
Capitão-Tenente Ricardo Nogueira,  
Comandante do AvIn “ASP NASCIMENTO”*

---

### INTRODUÇÃO

O regime de máquinas “adiante padrão” é o regime de rotações dos motores em condições ideais de consumo de combustível e de funcionamento das peças e equipamentos associados. Normalmente, com este re-

gime, o navio atinge a velocidade de trânsito e executa sua navegação.

Os Avisos de Instrução (AvIn) classe “Aspirante Nascimento”, carinhosamente conhecidos como “Flotilha de Avisos”, são o AvIn “Aspirante Nascimento”,

o AvIn “Guarda-Marinha Jansen” e o AvIn “Guarda-Marinha Brito”, que completaram trinta anos de serviço no ano de 2011 e vêm mantendo uma velocidade de avanço<sup>1</sup> “padrão”, fruto da dedicação, do comprometimento e da visão de Oficiais, Aspirantes e Praças da Escola Naval e dos Navios.

No decorrer da história dos navios, ora as ideias de otimização de emprego e de exploração de possibilidades dos Avisos nasceram na Ilha de Villegagnon, ora a bordo, nos conveses dos navios. A coordenação entre o Comando da Escola Naval, a Superintendência de Ensino, o Comando do Corpo de Aspirantes e os Avisos de Instrução geram uma sinergia de atitudes que é canalizada para a formação dos futuros Oficiais de Marinha do Corpo da Armada.

E para cumprir sua missão, o navio, como plataforma e como recurso de ensino, evoluiu muito ao longo destes trinta anos, com a melhoria do conforto, a instalação de novos sistemas e a modernização dos que se tornaram obsoletos.

## HISTÓRIA

Os Avisos de Instrução da Escola Naval foram incluídos, no final da década de 1970, no Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), que havia sido estabelecido em 1974. Estes navios eram uma antiga aspiração da Escola Naval e a Administração da época entendeu a sua importância. O então Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Ernesto Carneiro Ribeiro, não só sugeriu que os navios fossem pautados no projeto do Aviso de Transportes “Sargento Borges”, como também defendeu ardentemente a sua construção. Assim, foi contratado o estaleiro EBRASA, de Itajaí-SC, o mesmo que havia construído o “Sargento Borges”.

O Almirante Carneiro Ribeiro acreditava que a sala de aula e as disciplinas acadêmicas formariam o espírito do engenheiro, ao tempo que os Avisos e o mar, o espírito marinheiro e operativo dos futuros Oficiais.

Para entender a origem dos nomes dos navios, é preciso voltar no tempo, até a Guerra da Tríplice Aliança.

O Aspirante Joaquim Cândido do Nascimen-

to assentou praça aos 2 de março de 1864, com 15 anos, e ainda Aspirante, um ano mais tarde, seguiu para o teatro de operações no Paraguai, embarcado na Canhoneira “Mearim”. Na batalha da Passagem de Cuevas, em 12 de agosto de 1865, foi abatido pelo fogo da artilharia de terra inimiga.

O Guarda-Marinha Milton Jansen de Faria e o Guarda-Marinha Agenor de Brito foram declarados Guarda-Marinha em 6 de janeiro de 1944, o primeiro com 20 anos e o segundo com 22 anos de idade. Embarcaram juntos no Navio Auxiliar “Vital de Oliveira”, que executava tarefas de transporte de pessoal e de material no litoral do Brasil, por ocasião da Segunda Guerra Mundial. No dia 19 de julho de 1944, o navio foi torpedeado por um submarino alemão nas proximidades do Cabo de São Tomé, onde desapareceram os jovens praças especiais.

## A VIDA OPERATIVA

O batimento da quilha<sup>2</sup> do primeiro navio que deu nome à classe, o AvIn “Asp Nascimento”, ocorreu em 1979, pelo então Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, em Santa Catarina.

Desde o seu lançamento ao mar, passando pelas primeiras provas de mar no rio Itajaí-Açu e pela tra-

<sup>2</sup> Batimento da quilha: cerimônia que simboliza o início da construção do navio.



<sup>1</sup> Velocidade de avanço: expressão usada para indicar a velocidade com que se pretende progredir no mar.



vessia dos navios para o Rio de Janeiro, seu porto sede, muitas têm sido as realizações dos Avisos de Instrução.

Os navios operam, a maior parte do ano, nas águas da Baía de Guanabara e da Baía da Ilha Grande, onde a geografia permite conduzir adestramentos de navegação e de manobras táticas envolvendo os três navios. No estágio de verão dos Aspirantes, quando os períodos de comissão são mais longos, é possível visitar portos mais afastados do porto sede, por exemplo: Vitória-ES, Santos-SP, Ilhabela-SP, Ilhéus-BA, Salvador-BA e Itajaí-SC. O porto mais ao sul visitado foi Montevidéu, no Uruguai, em dezembro de 1994, e os mais ao norte foram Maceió e Fortaleza.

Ainda, devido ao calado e ao deslocamento, os Avisos atracam em portos que normalmente não são visitados por outros navios de guerra: Ilha de Paquetá-RJ, Abraão-RJ, Parati-RJ e Búzios-RJ. Ao longo destes trinta anos, os navios já navegaram mais de 2000 dias de

mar, sendo que hoje a média anual é de 120 dias de mar.

Além disso, os Avisos estimularam novas ideias. Nos anos noventa, foi estabelecido o encargo colateral de Monitor de Aviso de Instrução. Cerca de 15 Aspirantes do 4º ano, por Aviso, auxiliam o Comandante e o Imediato nos exercícios e adestramentos realizados a bordo. Eles passam por um processo de seleção que prevê uma prova teórica, uma prova de mar e a avaliação subjetiva do Comandante. Eles ostentam com orgulho o boné de viagem e o distintivo de Monitor do Aviso de Instrução.

Por último, sem prejuízo da tarefa de contribuir para a formação dos Aspirantes, mais recentemente, em época de testes e provas na Escola Naval, os Avisos têm sido empregados em apoio a outras Escolas de Formação de Pessoal: CIAGA (Oficiais-Alunos da Marinha Mercante), CIAW (Oficiais-Alunos de diversos Corpos e Quadros da Marinha do Brasil) e Colégio Naval.



## MODERNIZAÇÕES E AQUISIÇÕES

Para garantir a segurança na operação dos meios, os Avisos de Instrução passam por inspeções periódicas da Diretoria de Engenharia Naval e por um período de manutenção anual, com docagem, a fim de assegurar sua condição de eficiência e a extensão de sua vida útil.

Além disso, houve uma evolução constante em sistemas e equipamentos nestes trinta anos. A substituição do radar Decca 1226C pelo radar de navegação Furuno 1932 MK2, a instalação de uma repetidora radar no Centro de Informações de Combate (CIC), a aquisição de novos radiogoniômetro e equipamento de comunicação em HF foram alguns dos avanços que agregaram valor e novas possibilidades aos adestramentos realizados a bordo.

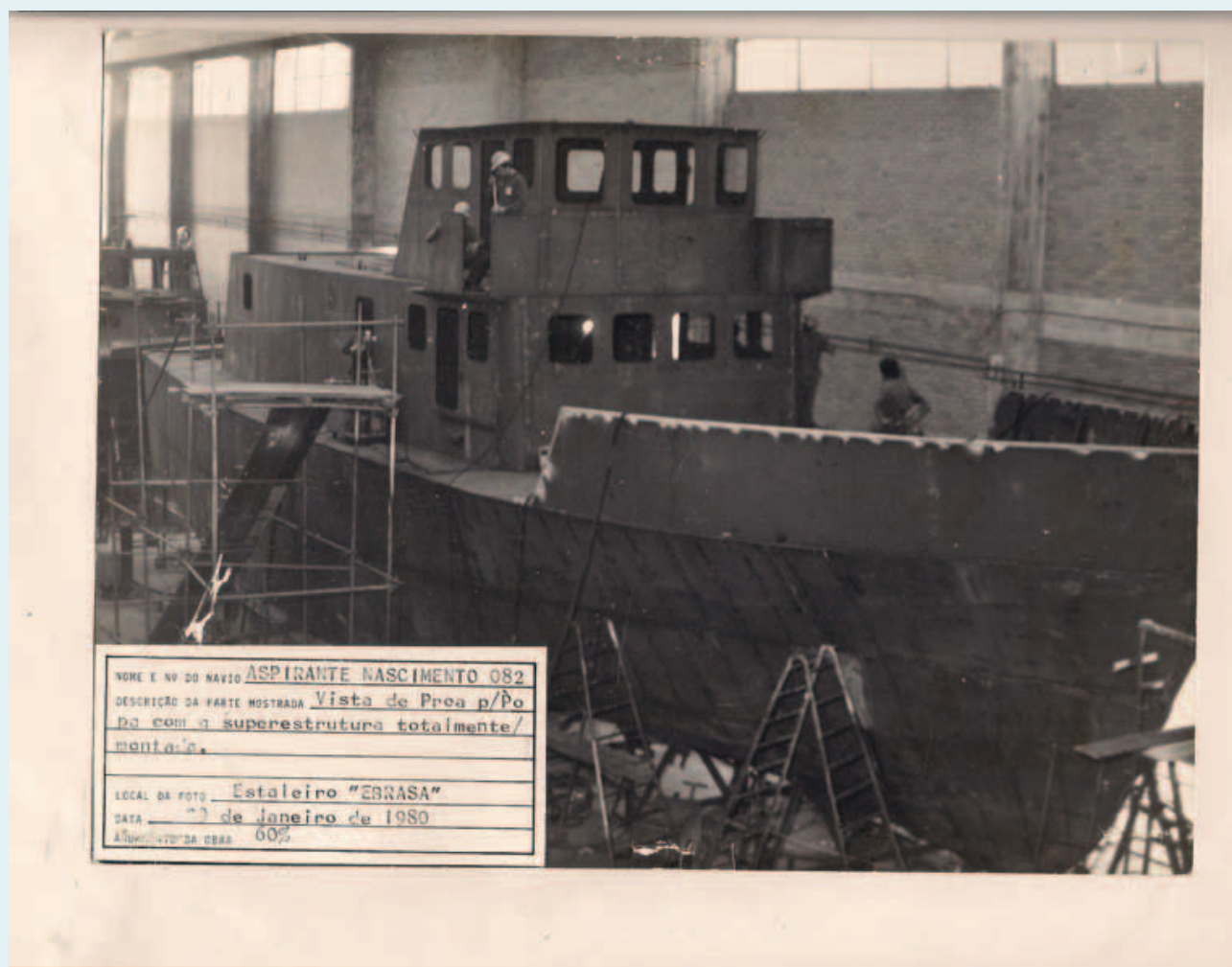
O estabelecimento de um sistema de ar condicionado com duas plantas melhorou a habitabilidade dos compartimentos destinados aos Aspirantes e guarni-

ção, e a retirada de quatro camas do alojamento dos Aspirantes liberou espaço para um camarote para o Imediato e um Oficial destacado (mais um para transmitir conhecimentos e compartilhar experiências) e para o armário da escotaria. A redução de 22 para 18 Aspirantes a bordo permitiu maior conforto e atenção individual aos Aspirantes.

Cabe destacar os avanços mais relevantes.

## REMOTORIZAÇÃO

A implementação desta modernização ocorreu de novembro de 2004 a abril de 2005, de acordo com a Especificação de Aquisição elaborada pela Diretoria de Engenharia Naval, em razão das limitações dos Motores de Combustão Principal (MCP) e dos grupos diesel-gerador (GDG) anteriores, além dos elevados custos de manutenção dada a obsolescência dos componentes. As obras ocorreram durante o Período de



Manutenção Geral (PMG) dos três Avisos de Instrução, simultaneamente, e foram conduzidas pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

Os serviços de revitalização consistiram, basicamente, na substituição dos seis MCP (dois por navio) e engrenagens redutoras, dos seis GDG e seus respectivos quadros elétricos principais (QEP). Os novos MCP são da marca Scania modelo DI12, com potência de 320HP a 2100 RPM. As engrenagens redutoras são da marca Twin Disc e possuem razão de redução de 3:1. Os MCA são da marca MWM modelo D229-6 e os geradores da marca Weg, podendo cada GDG gerar 65 KVA. O custo total desta modernização foi de R\$ 2.148.213,00.

Esta remotorização permitiu maior confiabilidade no desempenho de motores e geradores e elevou a capacidade de geração de energia a bordo, onde hoje apenas um GDG atende plenamente a demanda do navio. Além disso, permitiu a redução dos custos de

manutenção e aumentou a disponibilidade dos equipamentos.

### **AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM (AIS)**

No ano de 2008, após iniciativa e proposta dos Comandantes dos três Avisos à época, foi autorizada a aquisição e a instalação (finalizada em 2009 pela Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha - DCTIM) do equipamento Automatic Identification System (AIS) a bordo dos navios. O AIS, além de permitir incrementar a segurança da navegação nos Avisos, se tornou uma ferramenta de ensino, através do emprego combinado com o radar e com cartas eletrônicas, por meio do programa de navegação *SeaClear*.

A utilização do AIS e do *SeaClear* permite aos Aspirantes, por exemplo, confirmar as informações da publicação Roteiro, quanto ao tipo de carga que um



Navios atracados no Porto de Montevideo





Avisos de Instrução no Arquipélago de Abrolhos

porto movimenta, quanto aos fundeadouros e até mesmo dados de Ponto de Maior Aproximação (PMA).

### **SIMULADOR DE PASSADIÇO DE AVIN**

O mais recente avanço relacionado aos Avisos de Instrução não se deu a bordo dos Navios, mas sim a bordo da Escola Naval.

O CC Claudio Coreixas de Moraes, Comandante do AvIn “GM JANSEN” no período de fevereiro de 2008 a fevereiro de 2009, em seu projeto de mestrado no curso Modeling and Virtual Environment Simulation (MOVES) Institute da Naval PostGraduate School em Monterey, Califórnia, EUA, desenvolveu um simulador de navegação e manobra baseado nas capacidades e na plataforma do AvIn.





Aviso de Instrução atracados em Paquetá e em operação com Navios Varredores

A motivação do CC Coreixas para defender esta tese nasceu de uma conversa com o CF (RM1) Ricardo Brigatto Salvatore, Comandante do AvIn “GM JANSEN” no período de FEV/98 a FEV/99, que também cursou o MOVES Institute em 2005 e que defendeu uma tese de simulador naval utilizando *software* livre, de baixo custo e fácil acesso.

Mais adiante, surgiu a ideia de se construir um protótipo na Escola Naval, o qual permitiria validar a tese, ao mesmo tempo que seria útil ao aprendizado. Este simulador que utiliza o conceito de *game-based training*, ou seja, um simulador baseado em jogo para treinamento e instrução, com o emprego do modelo em três dimensões (3D) do Aviso, cenários da Baía de Guanabara e mar aberto.

Com adaptações e criatividade, foi possível reproduzir o passadiço do AvIn em uma pequena sala, utilizando televisores de tela plana, controles de simuladores de voo para o timão e a manete de controle do regime de máquinas.

Hoje, é possível carregar no simulador as seguintes missões básicas: navegação em águas restritas, *light-line*, fundeio de precisão, homem ao mar e atracação/desatracação. O autor do projeto recebeu uma realimentação do programa em uso, ainda durante o desenvolvimento do simulador, permitindo um melhor refi-

namento do *software* e a correção de eventuais erros de programação.

O SiAvIn apresenta como principais vantagens a motivação pelo contato maior com aspectos profissionais da carreira e a redução de tempo de familiarização dos Aspirantes com as ações a executar a bordo, pois com a teoria de sala de aula e a prática inicial dos procedimentos e fraseologia e a visualização dos movimentos do Aviso de Instrução no simulador é possível aumentar o rendimento dos Aspirantes embarcados.

## CONCLUSÃO

Gerações transmitindo e acumulando conhecimento para melhor empregar os Avisos de Instrução e decisões da Administração Naval em empregar recursos econômicos nos navios são contribuições ímpares para manter a formação inicial do espírito marinheiro dos jovens Aspirantes.

Com os Avisos de Instrução, são três os ambientes onde são formados e forjados os futuros Oficiais de Marinha do Corpo da Armada: o mar, o navio e a escola. Ao longo de trinta anos, Oficiais e Praças se dedicaram para que estes três fatores, sincronizados, fossem um multiplicador e um transmissor de valores humanos, morais e profissionais para os Aspirantes da Escola Naval, futuros Oficiais de Marinha.

# SIMULADOR DE AVISO DE INSTRUÇÃO (SIAVIN)

---

CC Luciano Calixto de Almeida Júnior  
CC Cláudio Coreixas de Moraes

---

## INTRODUÇÃO

Manobrar um navio é uma ação complexa e seu aprendizado vai muito além de uma sala de aula. É indiscutível que o componente teórico seja importante, mas, sem a prática e a experimentação para solidificar o conhecimento, esse tipo de instrução torna-se ainda mais complicado. A importância do ensino de manobra para a Escola Naval (EN) e a sua complexidade justificam a presença quase que diária dos Avisos de Instrução (AvIn) no cais da EN. Há exatos 30 anos os Aspirantes contam com essa incansável e versátil ferramenta de instrução, um verdadeiro laboratório flutuante onde os Aspirantes podem experimentar e praticar o conteúdo da sala de aula. Indubitavelmente, os AvIn oferecem um excelente ambiente para o aprendizado construtivo sobre manobra e navegação, permitindo percepção e representação dos conceitos aprendidos em sala de aula.

Nesses 30 anos de atividade, os AvIn foram utilizados por cerca de 12.000 Aspirantes no aprendizado de fundamentos de navegação e de manobras. Atualmente, as instruções a bordo são ministradas de duas formas: Saídas Tipo (ST); ou Grupos Tarefa (GT). A primeira é específica para uma determinada tarefa a ser executada, sendo conduzida em curtas saídas vespertinas de três a quatro horas de duração. Os GT, por sua vez, são executados nos finais de semana, ou em períodos mais longos, durante feriados e férias escolares.

Em recente pesquisa realizada com Aspirantes dos 2º, 3º e 4º anos, 97,5% dos entrevistados indicaram necessitar entre dez minutos e uma hora para familiarização com as funções a serem realizadas em uma instrução no AvIn. Em uma viagem longa, essa familiarização acaba se diluindo ao longo dos dias, mas em uma ST de quatro horas, trata-se de um fator significativo que leva à redução do aproveitamento. Na mesma pesquisa, 72,5% dos Aspirantes responderam que existe uma lacuna de conhecimento entre a teoria e a prática a bordo. A familiarização e a experimenta-

ção fazem parte do processo de aprendizagem, porém a dedicação do oneroso tempo a bordo para estas atividades reduz a eficiência da instrução. Este problema poderia ser facilmente resolvido com mais instruções a bordo, ST mais longas ou menor número de Aspirantes por instrução, ações de difícil implementação, dada a elevada taxa de operação dos AvIn e a carga de atividades acadêmicas, desportivas e profissionais que os Aspirantes devem realizar em cumprimento ao Programa de Ensino anual.

O desafio enfrentado pela EN é recorrente em diversas instituições que utilizam esse formato de instrução composto por sala de aula e AvIn. Instrutores e Aspirantes da United States Naval Academy (USNA) também relatam a mesma dificuldade para reduzir o tempo de familiarização a bordo dos Yard Patrol Crafts (YP), embarcações equivalentes aos nossos AvIn. Uma das soluções mais amplamente empregadas para minimizar essa deficiência e elevar o nível de instrução a bordo é o emprego de simuladores de passadiço pelos alunos. Seja em equipe ou individualmente, a simulação das tarefas a serem realizadas a bordo utilizando computação gráfica e ambientes virtuais tornou-se uma ferramenta muito importante no mundo atual. Inicialmente muito complexos e caros, os simuladores tornaram-se acessíveis e, em certos casos, imprescindíveis, como na instrução de pilotos de helicópteros ou aviões. Hoje, o avanço tecnológico permite que simuladores com funcionalidades antes inimagináveis sejam implementados em computadores pessoais (PC), reduzindo o custo e aumentando a acessibilidade dos mesmos. Além do tradicional emprego com *hardware* de médio e grande porte, existe uma grande oferta, no campo da informática, de pequenos simuladores no formato de jogos para PCs. Acessibilidade, custo, motivação e simplicidade são algumas das vantagens que o uso de jogos com conteúdo específico para treinamento pode oferecer.

Diversas pesquisas realizadas nos Estados Unidos da América (EUA) indicam um grande potencial de utilização de simuladores tipo jogos para treinamento básico e de familiarização, justamente o que os Aspirantes necessitam para incrementar sua formação. Em seu artigo “Simulação Multiuso para Treinamento Militar”<sup>1</sup>, o Capitão-de-Fragata (RM1) Ricardo Brigatto Salvatore – Comandante do AvIn “Guarda-Marinha Jansen” em 1998 e Mestre em Modelagem e Simulação em Ambientes Virtuais pela Naval Postgraduate School (NPS) – apontou diversas tendências para o uso dessa tecnologia no meio militar. Foi aproveitando essa ideia que surgiu o projeto do Simulador de Aviso de Instrução – SiAvIn, desenvolvido na mesma NPS, como trabalho de Mestrado do Capitão-de-Corveta Coreixas, também ex Comandante de AvIn.



SiAvIn

O SiAvIn foi implementado a partir de um conceito lançado pelo Comandante Salvatore, que seria o de oferecer aos Aspirantes um ambiente virtual capaz de simular as tarefas básicas realizadas a bordo dos AvIn. Este simulador deveria ser flexível o suficiente para rodar como um jogo em PC e reconfigurável para servir de simulador de médio porte que oferecesse treinamen-

to de familiarização para uma equipe de passagem de AvIn. Um dos pontos mais importantes dessa concepção seria, portanto, o desenvolvimento de um simulador utilizando *software* livre em sua infraestrutura, o que o tornaria de baixo custo e de fácil distribuição.

## O SIMULADOR



Modelagem do SiAvIn

O SiAvIn foi desenvolvido no Modeling, Virtual Environments and Simulation (MOVES) Institute da NPS, entre junho de 2009 e agosto de 2011. Os requisitos de sistema para esse simulador básico de manobras foram obtidos por intermédio de uma metodologia chamada “Análise Cognitiva de Tarefas”. Essa análise permitiu com que detalhes da execução das manobras do AvIn fossem capturados sob o ponto de vista do Oficial de Quarto, durante a execução dos principais tipos de tarefas no mar. A partir do detalhamento das ações, de informações do ambiente de operação, bem como da introdução das características físicas e táticas reais dos navios, extraídas de seus projetos e testes de aceitação, a simulação do AvIn virtual, de seus mo-

<sup>1</sup> Artigo publicado na “Revista Passadiço”, Ed. 27, Ano XX - 2007.



vimentos e de sua interação com o ambiente ficaram muito realistas e confiáveis.



Basicamente, o SiAvIn resume-se a um ambiente virtual em três dimensões (3D), onde as funções básicas de manobra do AvIn são simuladas, permitindo ao usuário controlá-lo durante a execução de uma determinada tarefa. No modo de operação principal, o usuário tem uma função bem próxima a do Oficial de Quarto do AvIn, cujas ordens são representadas por comandos diretos nos lemes, máquinas, espias e ferro. Para executar seus comandos, o usuário conta com uma das seguintes opções de controle: teclado/mouse; joystick de Playstation3; joystick de simulador de voo; ou joystick de simulador de navios. A visualização é proporcionada em três telas oferecendo 120 graus de visada horizontal e o AvIn virtual é operado por uma equipe básica de passadiço. Nesta configuração, atualmente adotada na EN, um dos usuários exerce a função de Oficial de Quarto, enquanto outros dois atuam como timoneiro e sota-timoneiro, utilizando um joystick especial com controles separados para timão e

máquinas. Controles adicionais como câmera (visada), espias, ferro e apito podem ser acionados através do teclado ou do mouse.

Em sua versão protótipo, o SiAvIn apresenta parte do ambiente da Baía de Guanabara, equivalente à Carta Náutica 1511, além de um cenário fictício de mar aberto com algumas ilhas. Não existem, no entanto, limitações para que outros cenários familiares aos Aspirantes (por exemplo: Arraial do Cabo, Angra dos Reis, Búzios, Santos e Vitória) sejam implementados no futuro. O emprego de cenários realísticos é uma importante ferramenta de familiarização e treinamento prévio ao embarque dos Aspirantes, possibilitando a adaptação das equipes às derrotas e auxílios à navegação. O SiAvIn permite ainda que outras embarcações sejam simuladas nos cenários, tais como barcas, navios mercantes, pesqueiros e navios de guerra, o que resulta em maior dinamismo e realismo nos treinamentos.

Apesar de ainda não disponível, outra importante funcionalidade do SiAvIn será a avaliação posterior às missões realizadas. Essa ferramenta permitirá que o usuário ou o instrutor recapitule a sequência de ações executadas no decorrer de uma missão, possibilitando a visualização de situações importantes por outros ângulos. Isso permite que erros sejam revistos e observados com cuidado, aumentando as chances de corrigi-los em uma próxima manobra. A implementação dessa funcionalidade não é de complexa execução, no entanto tem grande importância nos simuladores atuais.

## EMPREGO E POSSIBILIDADES

Por ser um simulador versátil e de simples utilização, o SiAvIn possui um amplo espectro de utilização



no âmbito da EN, sendo primordialmente empregado como recurso instrucional e para o treinamento das equipes de Aspirantes escalados para realizar GT/ST a bordo dos AvIn.

Como jogo com conteúdo instrucional, o SiAvIn representa uma grande arma contra a carência de um contato mais íntimo com as fainas realizadas a bordo de um navio, por parte dos Aspirantes. Um dos resultados apontados pela pesquisa de aceitação do SiAvIn revela que os Aspirantes têm uma noção ainda não amadurecida das fainas que serão executadas a bordo. Em suas respostas, muitos recomendaram o uso do simulador pelos Aspirantes dos 1º e 2º anos, como forma de estímulo à atividade profissional naval por meio de um jogo. Realizando uma atividade educacional e ao mesmo tempo de entretenimento, um grupo de Aspirantes pode, então, iniciar o processo de familiarização a bordo, aumentando as chances de vivenciar um aspecto prático relacionado ao conteúdo teórico aprendido da sala de aula.

Caso a sala disponha de acomodações para outros Aspirantes observarem o exercício em andamento, como acontece no simulador da EN, expande-se então a possibilidade de emprego do SiAvIn para um grupo ainda maior. Essa configuração permite ainda a adequação da formação profissional às exigências da Organização Marítima Internacional (IMO), uma vez que o uso de simuladores é requisito para se alcançar as competências previstas na sua Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW Convention).

Sendo rodado em outro PC, o Aspirante pode dispor de um laboratório virtual para praticar manobras, procedimentos e experimentar a teoria aprendida em sala de aula, uma vez que a característica principal desse modo de operação é a facilidade de acesso à simulação. Tendo uma versão do SiAvIn instalada em um computador pessoal, o Aspirante independe da reserva de uma sala específica, da disponibilidade de instrutor e da escalação de uma equipe de passadiço para manobrar o AvIn virtual. Devemos ressaltar, entretanto, que a utilização individual não contará com o auxílio de um instrutor e impossibilitará a prática da fraseologia e da dinâmica de passadiço.

Se for utilizado somente como entretenimento, o SiAvIn pode servir de veículo de divulgação de uma das atividades profissionais navais mais importantes realizadas na EN, quando levado pelos Aspirantes para fora do contexto curricular. Em casa, junto com amigos ou familiares, os Aspirantes poderiam mostrar um pouco das atividades realizadas a bordo dos AvIn através desse ambiente virtual interativo. Cerca de 68% dos Aspirantes entrevistados na pesquisa de aceitação do SiAvIn responderam que utilizariam uma versão do simulador em seus PC, caso o mesmo fosse disponibilizado para uso individual.

Outra possibilidade de emprego do SiAvIn seria dentro da sala de aula, com a instalação de uma versão do sistema no mesmo computador utilizado para apresentação de aulas em forma de *slides*. Dessa forma, o instrutor poderia contar com um excelente recurso para visualização 3D de manobras e situações de com-



Equipe de Aspirantes em treinamento no SiAvIn

plexa interpretação espacial. Manobras de atracação, homem ao mar, fundeio ou uma simples aula de sinais sonoros e visuais de navegação passariam a contar com uma excelente ferramenta de ensino para a visualização de uma teoria que é de difícil assimilação para jovens sem experiência de bordo.

O SiAVin pode ainda ser empregado como auxílio para *briefings* de navegação ou outros eventos correlatos em que a visualização espacial 3D venha a beneficiar o seu entendimento. As apresentações e reuniões críticas conduzidas a bordo, antes e depois de eventos importantes como fundeios e atracações, também poderiam contar com este recurso, utilizando o simulador a partir de um computador instalado a bordo.

Essas são apenas algumas das possibilidades de emprego vislumbradas para esse simulador. Com um pouco de criatividade, outras formas de utilização certamente serão possíveis de serem alcançadas ao longo do tempo, podendo levar até mesmo a modificações e aperfeiçoamentos no projeto inicial.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde agosto de 2011, o SiAVin recebe grupos de Aspirantes para a familiarização das tarefas a serem realizadas nos GT/ST para os quais são escalados, sob a supervisão de um Oficial instrutor. Os exercícios e as manobras realizados podem ser assim descritos:

- desatracação e aproximação para atracação, incluindo uso de espias;
- recolhimento de homem ao mar;
- fundeio de precisão;
- aproximação para transferência de carga leve no mar, incluindo alinhamento com o navio fornecedor;
- tomada de decisões de manobra em diversas situações previstas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM);
- familiarização com os auxílios à navegação;
- vigilância radar para evitar colisão; e
- emprego da carta náutica eletrônica.

Destacam-se no sistema as seguintes características: possibilidade de alterações atmosféricas, como vento e corrente de maré; botão de pausa no exercício para comentários do instrutor; visão do Oficial de Manobra em 360 graus (horizontal e verticalmente) a partir do interior do passadiço ou das asas de boreste e de bombordo; e visualização em qualquer ângulo a

partir de um ponto externo ao navio, permitindo até mesmo a visão das obras vivas e do movimento dos hélices, dos lemes e da amarra com o ferro.

Nestes poucos meses de existência do SiAVin, os avanços alcançados são bastante notórios. Os Comandantes e Imediatos dos AvIn relataram que houve uma considerável melhora nos resultados das manobras conduzidas por equipes de Aspirantes que haviam treinado no simulador. Estes Oficiais perceberam um aumento da confiança e do sentimento de manobra na execução das tarefas a bordo e ainda observaram que a quantidade de falhas de procedimentos básicos reduziu bastante, tornando o uso dos navios mais eficaz e permitindo que mais Aspirantes realizassem as diversas manobras previstas. Por sua vez, os próprios Aspirantes demonstraram que o SiAVin obteve grande aceitabilidade, conforme indicam os resultados da pesquisa de aceitação de usuário.

Além da utilização como instrução básica para as equipes antes dos embarques, alguns Aspirantes do 4º ano, especialmente treinados, se encarregam de conduzir a utilização livre do SiAVin durante os períodos de recreação e de estudo obrigatório. Essa flexibilidade no emprego permite um significativo aumento no número de Aspirantes que utilizam o simulador a cada semana e ainda representa um grande fator motivacional na carreira dos Aspirantes do Corpo da Armada.

A capacidade de simular um ambiente de operação com características próximas das que encontraremos no mar mostra-se eficiente por propiciar um ambiente seguro, reduzir riscos, permitir economia de meios e gerar maiores oportunidades de qualificação das equipes de manobra. Depreende-se, portanto, que muitos benefícios já foram alcançados com este inovador recurso instrucional, ainda mais por ter sido customizado para uso pelos Aspirantes. E inúmeras outras possibilidades e capacidades poderão se tornar disponíveis, uma vez que o sistema emprega código-fonte de domínio da nossa Instituição, conjuntamente com a utilização de bibliotecas de *software* livre. Dessa forma, em curto prazo, podem ser criados cenários noturnos, com baixa visibilidade e com chuva, e outras manobras podem ser incrementadas, como a de reboque e a de amarração à boia. Indo além dos limites da Ilha de Villegagnon, outras instituições que lidam com o ensino profissional naval, tais como Colégio Naval, CIAGA, CIABA, Navio Escola “Brasil”, Navio Veleiro “Cisne Branco”, CIAA e CIAW, poderão adaptar este simulador aos seus interesses e necessidades.





## A CONTRIBUIÇÃO DOS AVISOS DE INSTRUÇÃO PARA A AVALIAÇÃO DE OFICIALATO DOS ASPIRANTES

*“Aqueles que não se esquecem de tudo se lembrarão todavia com satisfação das proezas que levaram a cabo naquele dia.”*

*William Shakespeare na peça Henrique V.*

---

*Capitão-Tenente Carlos Augusto de Lima*

---

### INTRODUÇÃO

Após cinco meses no Comando de um Aviso de Instrução é possível perceber e afirmar que o navio é imprescindível para garantir uma formação de excelência ao futuro Oficial de Marinha. O “Nascimento”, o “Jansen” e o “Brito” fazem parte da cultura pedagógica da Escola Naval. Completados 30 anos de incorporação

à Marinha do Brasil, marca expressiva alcançada pelos Avisos no ano de 2011, é importante fazer uma reflexão sobre as suas possibilidades, em especial sobre a sua capacidade de contribuir para a formação e a avaliação dos futuros Oficiais de Marinha do Corpo da Armada.

Este artigo pretende expor ideias para permitir reflexões a respeito do emprego dos Avisos de Instrução

para refinar a avaliação para o oficialato dos Aspirantes, em especial dos Aspirantes do Corpo da Armada do 3º e 4º anos escolares. Estes desempenham, no mar, papéis que permitem acompanhar seu desenvolvimento técnico-profissional, sua capacidade de trabalhar em equipe e de coordenar uma equipe em prol de um objetivo. De todas as atividades extraclasse desenvolvidas pelos Aspirantes em formação (por exemplo, equipes representativas e grêmios de interesse), talvez seja o Aviso de Instrução um dos melhores sítios para conhecer e avaliar os Aspirantes.

De acordo com o Programa de Ensino da Escola Naval (Proens) de 2011, a Escola Naval tem o propósito de preparar os futuros Oficiais de Marinha para o desempenho dos cargos e o exercício das funções peculiares aos graus hierárquicos iniciais dos Corpos da Armada (CA), de Fuzileiros Navais (CFN) e de Intendentes da Marinha (CIM).

Pode-se defender, com segurança, que os Aspirantes do Corpo da Armada de melhor rendimento nos Avisos, passado o período de adaptação nos navios em que vierem a embarcar, estarão preparados para funções acima das peculiares aos graus hierárquicos iniciais de seu Corpo. Simplesmente e justamente por desempenharem, nos Avisos, aquele papel inicial.

## O CONSELHO DE APTIDÃO PARA O OFICIALATO

O Conselho de Oficialato, de acordo com as Normas do Comando do Corpo de Aspirantes, é presidido pelo Comandante do Corpo de Aspirantes (ComCA) e composto pelo Imediato do Corpo de Aspirantes, Comandantes de Batalhão, Chefes de Departamento do Corpo de Aspirantes e Comandantes de Companhia.

O ComCA possui a prerrogativa de levar em consideração as informações dos Comandantes de Avisos de Instrução, podendo, inclusive, convidá-los para as reuniões de Oficialato, onde se avaliam os atributos pessoais vocacionais, morais e cívicos dos Aspirantes.

Com base nesta prerrogativa, é que se afirma a utilidade deste artigo. Os Avisos de Instrução compõem a estrutura social da Escola e, como tal, devem ser vistos não apenas pela sua tarefa de contribuir para a formação militar-naval do Aspirante no que tange a conhecimentos técnico-profissionais, mas principalmente pela oportunidade de observar as aptidões dos Aspirantes para o serviço no mar, prevendo e modificando eventuais desvios na formação.

## ASPECTOS SOCIOLÓGICOS

A sociologia, como ciência social, permite uma análise objetiva da sociedade a partir do estudo sistemático do comportamento social do ser humano. A análise do comportamento dos Aspirantes a bordo de um navio (fato social) é o nosso objetivo. Por isso, em prol de uma melhor avaliação, é interessante pensar cientificamente e comentar alguns aspectos sociológicos do grupo social que se forma quando, à tripulação dos Avisos, são somados os Aspirantes embarcados.

Para Émile Durkheim (1858-1917), sociólogo francês considerado fundador da Sociologia moderna, os fatos sociais são o modo de pensar, sentir e agir de um grupo social. Muito embora sejam exteriores, eles são assimilados pelo indivíduo e exercem um poder coercitivo sobre o seu comportamento. É nos Avisos que o Aspirante começa a estruturar seu sistema de atitudes para adquirir o status (conjunto de privilégios e deveres) e viver os papéis (comportamentos derivados de tais privilégios e deveres) do Oficial de Marinha embarcado.

Primeiramente, é preciso reconhecer que os Aspirantes estão em franco processo de formação. Eles estão aprendendo a viver e a conviver a bordo de um navio de guerra da Marinha do Brasil, onde se encontra uma organização geral comum e uma certa maneira de conduzir o navio, apesar da “voga”, das peculiaridades de cada Comandante.

Os Avisos permitem um contato social primário e uma interação social intensa, através do contato direto entre Oficiais, Aspirantes e Praças, no mar e no porto, na vida profissional e social. A bordo, a aprendizagem



é constante e dinâmica. O Aspirante é forçado, a todo tempo, a sair da acomodação, assimilando novos pensamentos, sentimentos e atitudes. Os conhecimentos teóricos adquiridos em sala de aula, o cenário tático em que o navio está inserido, a utilização e a análise das informações disponíveis dos equipamentos permitem analisar a inteligência e o comportamento em movimento, através das ações e reações dos Aspirantes.

Sempre lembrando que estão em construção, em formação, e que este é um processo longo e complexo que atinge áreas profundas e extensas da personalidade, os Aspirantes devem ser mais orientados do que julgados, sob pena de desmotivá-los. Apesar da necessidade da avaliação pontual de seu desempenho, deve ficar claro que esta avaliação também é dinâmica, a fim de permitir sua evolução e reconsideração.

É muito comum, em uma reunião de crítica (onde se confronta o que foi planejado inicialmente com o que foi realmente executado para extrair lições e evitar repetição de erros), concentrar os comentários na postura e iniciativa que foram apresentadas, mais do que no conhecimento técnico-profissional demonstrado. A capacidade intelectual dos Aspirantes é um fato, mas se esta capacidade não vier sempre acompanhada de uma atitude positiva e comprometimento com o exercício, o desempenho será sofrido e insuficiente. Daí a necessidade de comentar alguns aspectos psicológicos.

## ASPECTOS PSICOLÓGICOS

As operações cognitivas exigidas a bordo dos Avisos no mar, em exercício, são complexas, em especial pela peculiaridade da formação de Oficiais da Marinha de Guerra, onde certa dose de estresse e raciocínio lógico rápido são necessários (não há como não pensar na guerra). Atenção, percepção, memória e uso de linguagens são operações empregadas para resolver os problemas apresentados, enfrentar as dificuldades do desnível de conhecimento (as equipes são formadas por Aspirantes dos 2º, 3º e 4º anos escolares) e cumprir a missão: atingir a posição na formatura de navios, preparar a situação da navegação, navegar em baixa visibilidade, executar o fundeio de precisão etc.

Todas estas operações cognitivas, estimuladas através dos cenários táticos onde o navio está inserido (muitas vezes independentemente da vontade do Comandante, que percebe a oportunidade e a explora), revelam a inteligência e a capacidade de ajustamento dos Aspirantes. E aqui destaca-se o diferencial do Aviso de Instrução: o quanto sobressaem a bordo Aspirantes das mais diversas ordens de classificação na turma. Aqui não sentam em ordem, não são distribuídos pela antiguidade, assumem idêntica responsabilidade, o uniforme não apresenta diferentes distintivos. Aqui “tocam o barco” e “colocam a mão na massa”. A motivação e a esperança de ser um excelente Oficial é o que os move. E o que move também Comandante e tripulação.

Uma melhor avaliação de oficialato, em reconhecimento ao seu desempenho a bordo, pode incentivar o Aspirante com baixo rendimento acadêmico, elevando sua autoestima e autoconfiança e mostrando a ele que será possível, sim, se realizar e se destacar na profissão escolhida, mesmo sem a excelência acadêmica. O Aviso de Instrução pode revelar talentos, motivar e dar esperança ao futuro da carreira pessoal, contribuindo para a formação de excelentes Oficiais.

É preciso explorar os quatro anos de Escola Naval, através dos Avisos, para avaliar melhor um número cada vez maior de Aspirantes, pois aqueles que possuem dificuldade de aprender em sala de aula podem apresentar facilidade em aprender embarcados, em atividades práticas, revelando uma aptidão difícil de identificar em sala de aula. Dentre aqueles de classificação mediana e final de turma, há vários com grandes capacidades de se tornarem líderes e excelentes profissionais. Percebe-se, por exemplo, que a







motivação e o interesse para o serviço permitem que um Aspirante exerça influência positiva sobre outros, independentemente de sua antiguidade.

Os Aspirantes de melhor desempenho (e os de pior também) são sempre assunto entre Comandantes e Imediatos de Aviso. Daí a iniciativa de encaminhar, ao Comando do Corpo de Aspirantes, mensagens e comunicações padronizadas com as menções elogiosas e as observações negativas de Aspirantes a bordo. É comum também a conversa franca e direta com os Oficiais do ComCA.

## CONCLUSÃO

A Visão da Escola Naval é: “Formar líderes inspiradores, dotados de grande caráter, competência e visão, motivados e comprometidos com o melhor preparo da Marinha para bem servir ao Brasil, neste promissor e incerto século XXI”.<sup>1</sup> Esta visão está embarcada nos

Avisos de Instrução da Escola Naval e é compartilhada por seus Oficiais e Praças.

O Aviso de Instrução, para os Aspirantes do 3º e do 4º ano em especial, é um ambiente para desenvolver habilidades e orientar o seu sistema de atitudes, em um primeiro momento. E, em última análise, para permitir a emissão de um juízo final de valor. Não basta estabelecer um grau de Oficialato, é preciso acompanhar a evolução do Aspirante ao longo do ciclo escolar, em uma atitude de permanente questionamento, fazendo os ajustes necessários, de forma que eles apreendam conhecimento e valores para o exercício da liderança.

A Visão da Escola Naval é totalmente focada no fator humano e nos valores éticos e morais. O Aviso de Instrução está pronto para contribuir para a formação de melhores humanos e profissionais para a Oficialidade de Marinha. E aqueles que têm este compromisso como missão serão sempre bem-vindos a bordo.

<sup>1</sup> Brasil. Escola Naval. EN-01. Voga para os Oficiais da Escola Naval. Rio de Janeiro: Escola Naval, 2007.

## BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Diretoria de Ensino da Marinha. DEnsM-1005. Manual de Liderança. Rio de Janeiro: DEnsM, 1996.

\_\_\_\_\_. Escola Naval. EN-01. Voga para os Oficiais da Escola Naval. Rio de Janeiro: Escola Naval, 2007.

DAVIDOFF, Linda L. Introdução à Psicologia. São Paulo: Makron Books, 2001.

GARCIA, Othon M. Comunicação em Prosa Moderna. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1995.

OLIVEIRA, Pêrsio Santos de. Introdução à Sociologia. São Paulo: Editora Ática, 2000.

[http://educaterra.terra.com.br/voltaire/cultura/shakespeare\\_epoca2.htm](http://educaterra.terra.com.br/voltaire/cultura/shakespeare_epoca2.htm).



## SOBRE O RESPEITO À NORMA AO ESCREVER

---

*Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Marina Cezar*

---

A porta da verdade estava aberta,  
mas só deixava passar  
meia pessoa de cada vez.

Assim não era possível atingir toda a verdade,  
porque a meia pessoa que entrava  
só trazia o perfil de meia verdade.  
E sua segunda metade  
voltava igualmente com meio perfil.  
E os meios perfis não coincidiam.

Arrebentaram a porta. Derrubaram a porta.  
Chegaram a um lugar luminoso  
onde a verdade esplendia seus fogos.  
Era dividida em duas metades  
diferentes uma da outra.

Chegou-se a discutir qual a metade mais bela.  
Nenhuma das duas era totalmente bela.  
E carecia optar. Cada um optou conforme  
seu capricho, sua ilusão, sua miopia.

*(Andrade, Carlos Drummond de.)*

Preocupados com a isenção, correção e rapidez da produção de conhecimento, grandes veículos de informação, como O Estado de São Paulo, Folha de São Paulo, O Globo, e até mesmo a Wikipédia, têm elaborado manuais<sup>1</sup> com normas e recomendações que nor-teiam princípios básicos para aquilo que consideram importante um texto: qualidade, credibilidade, clareza, precisão, fluência.

Ainda segundo essas orientações, a escritura deve aproximar-se o máximo possível das construções características do dia a dia, mas devendo ter, entretanto, um cuidado especial com o emprego da norma culta, procurando evitar que “*idiosincrasias em relação à língua se tornem norma.*” (Época, 8 ago. 2011, p.12)

Como a comunidade de fala brasileira se caracteriza pela heterogeneidade, pode o jornalista, ou qualquer outra pessoa, escrever com liberdade dentro de uma norma, sem negar a evolução linguística e as múltiplas possibilidades que a língua acolhe? Obedecer à norma é estar preso em uma camisa de força?

Na verdade, o funcionamento da língua como instrumento de conhecimento e comunicação é assegurado por uma estrutura: o sistema. Ou seja, um conjunto de possibilidades e liberdades que admite infinitas realizações, ou aquilo que ainda não se realizou, mas existe virtualmente, e pode ser criado de acordo com as regras funcionais da língua.

*Se nos é permitida uma analogia, diríamos que o sistema não se impõe ao falante mais do que a tela e as cores se impõem ao pintor: o pintor não pode ultrapassar a tela e não pode empregar cores que não tem, mas, dentro dos limites da tela e no emprego das cores que possui, sua liberdade é absoluta, Poderíamos dizer, pois, que, mais que impor-se ao indivíduo, o sistema se lhe oferece, proporcionando-lhe os meios para a sua expressão inédita, mas ao mesmo tempo, compreensível, para os que utilizam o mesmo sistema. (Coseriu, 1987:74)*

<sup>1</sup> Os chamados manuais de redação e estilo. Apesar de, em 1929, Gilberto Freyre, então diretor do jornal *A Província* (Recife), ter estabelecido orientações sobre como redigir uma notícia, as regras de redação do *Diário Carioca*, em 1950, são consideradas o primeiro manual de redação da imprensa brasileira. ([www.metodista.br/revistas/revistas-ims/index.php/CSD/.../715](http://www.metodista.br/revistas/revistas-ims/index.php/CSD/.../715) - acessado em 26 ago 2011).

É no sistema da língua que o trabalho criativo, especialmente o poético, encontra os elementos que possibilitam novas associações, revitalizadoras da língua:

a) sejam associações significativas (as imagens).

*Aquele rio  
era como um cão sem plumas.  
Nada sabia da chuva azul,  
da fonte cor-de-rosa,  
da água do copo de água,  
da água de cântaro,  
dos peixes de água,  
a brisa na água.*

(Melo Neto, João Cabral 1994:105)

Conquanto se saiba que, no mundo extralinguístico, “plumas” não pertence ao conjunto dos cães (mas ao dos pássaros), assim como, no universo empírico, não existe “chuva azul”, e.g., as associações semânticas feitas pelo poeta encontram acolhida no sistema, e não causam estranhamento no interlocutor que, participante ativo do jogo do fazer literário, tem consciência de que a norma, na linguagem literária, é o rompimento (intencional) da norma considerada padrão.

Por isso, alguns estudiosos admitem haver uma norma literária (Coseriu, 1987), e, em sua *Poética*, Manuel Bandeira recomenda:

*Todas as palavras sobretudo os barbarismos universais  
Todas as construções sobretudo as sintaxes de exceção  
Todos os ritmos sobretudo os inumeráveis.*  
(1986:207)

b) sejam associações formais (as rimas, as assonâncias, as aliteraões, as repetições).

*Boi bem bravo, bate baixo, bota baba,  
boi berrando... Dança doido, dá de duro,  
dá de dentro, dá direito... Vai, vem, volta,  
vem na vara, vai não volta, vai varando...*  
(Rosa, Guimarães, 1994:212).

O valor expressivo, obtido pela sequência das aliteraões (dos fonemas /b/, /d/, /t/, /v/, /r/), e das assonâncias (das vogais nasais /ã/, /ẽ/), usado como recurso de ênfase semântica, marcando as batidas fortes e cadenciadas do ritmo da boiada em movimento, nesse texto, é decorrente também das potencialidades latentes no sistema:





*As ousadias poéticas de um artista podem ser tratadas como violação da norma, permitidas, porém, pelo sistema, ou existentes em estado latente na língua, aguardando apenas o impulso criador de um homem para trazê-los à existência.*

*(Biderman, 2001:20)*

Paralelamente ao emprego poético, há a realização normal, a chamada norma, isto é, elementos que não são únicos ou ocasionais, mas sociais, que se repetem na fala de uma comunidade.

As formas consideradas mais adequadas ou ideais, para a comunicação de determinado grupo social - o “como se diz”, ou “como já se disse”, o que é adequa-

do, ou inadequado, a uma situação comunicativa, são eleitas pela norma (Coseriu, 1987, p.69).

É a norma que limita a capacidade de expressão dos falantes, ao restringir as possibilidades do sistema, segundo imposições sociais, culturais e situacionais, variando de acordo com a comunidade a que os indivíduos pertencem. Enquanto o sistema por natureza é consultivo, a norma é restritiva.

É por isso que formas como “Houveram problemas naquela ocasião.”, (em lugar de *houve* problemas...); “O presidente terá a escolta de agentes da PF e motociclistas do exército.” (em vez de ... *motociclistas* do exército.); “O governo liberará novos financiamentos à medida em que cheguem novos pedidos.” (e não ... *à medida que* cheguem novos pedidos.) são rejeitadas.

Não se pode esquecer, no entanto, que em todo ato

linguístico, e não só na ficção ou na poesia, coexistem um ato de criação, por ser inédito, e um ato de “re-criação”, por se estruturar sobre modelos anteriores, já que a condição essencial da linguagem é a comunicação:

*É assim a linguagem uma atividade sujeita a regras que dependem, em grande parte, de restrições impostas pelo material sonoro de que se serve, em outra parte, certamente, de condições genéticas mas, no mais relevante e importante, se constituem como uma “práxis”. Por outro lado, é ainda na interação social, condição de desenvolvimento da linguagem, que o sujeito se apropria desse sistema linguístico, no sentido de que constrói, com os outros, os objetos linguísticos sistêmicos de que se vai utilizar, na medida em que se constitui a si próprio como locutor e aos outros como interlocutores. Por isso, essa atividade do sujeito não é*

*somente uma atividade que reproduz, ativa esquemas prévios: é, em cada momento, um trabalho de reconstrução. (Franchi, 1987:12)*

A atividade verbal, assim, não é uma invenção arbitrária do falante, pois o indivíduo realiza concretamente em seu falar aquilo que já foi dito em sua comunidade (Coseriu, 1987:72).

O fato é que ao lado de uma norma geral, comum (nacional), existem as normas regionais ou as normas de grupos minoritários, que constituem a rede social de uma determinada comunidade.

Qualquer pessoa, ao escrever, tem de respeitar uma determinada norma, um conceito geral, próprio de qualquer grupo social. Ela tem de se apossar das multifacetadas virtualidades existentes na língua, sem, entretanto, se deixar acorrentar por normas prescritivas arbitrárias (presentes inclusive nos manuais de redação) que acabam por engessar o ato linguístico, tornando-o artificial.

## **BIBLIOGRAFIA**

BANDEIRA, Manuel. Poesia completa e prosa. Rio de Janeiro: Nova Aguilar S.A., 1986.

BIDERMAN, Maria Tereza C. Teoria linguística: teoria lexical e linguística computacional. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

COSERIU, Eugenio. Teoria da linguagem e linguística geral: cinco estudos. Rio de Janeiro: Presença, 1987.

FRANCHI, Carlos. Criatividade e gramática. Trabalhos em linguística aplicada. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, n. 9, p-5-45, 1987.

MELO NETO, João Cabral de. Obra completa. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994.

ROSA, Guimarães. Ficção completa. Rio de Janeiro: Nova Aguilar S.A., 1994.



## O FOGO DE PROMETEU A TRAJETÓRIA DE IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA, VISCONDE DE MAUÁ

*Guarda-Marinha Vitor Deccache Chiozzo*



(à esquerda, o brasão do Visconde de Mauá, com seu lema: “Labor improbus omnia vincit”, em tradução livre: O trabalho estrênuo tudo vence; à direita, o Visconde).

“Prometeu era um dos titãs, uma raça gigantesca, que habitou a Terra antes do homem. Ele e seu irmão Epimeteu foram incumbidos de fazer o homem e as-

segurar-lhe, e aos outros animais, todas as faculdades necessárias à sua preservação. Epimeteu encarregou-se da obra e Prometeu, de examiná-la depois de pronta. Assim Epimeteu tratou de atribuir a cada animal seus dons variados, de coragem, força, rapidez, sagacidade; asas a um, garras a outro (...). Quando, porém, chegou a vez do homem, que tinha de ser superior a todos os outros animais, Epimeteu já tinha gastado seus recursos com tanta prodigalidade que nada mais restava. Perplexo, recorreu a seu irmão Prometeu, que, com a



ajuda de Minerva, subiu ao céu e acendeu sua tocha no carro do sol, trazendo o fogo para o homem. Com esse dom, o homem assegurou sua superioridade sobre todos os outros animais. O fogo lhe forneceu o meio de construir as armas com que subjuguou os animais e as ferramentas com que cultivou a terra; aquecer sua morada, de maneira a tornar-se relativamente independente do clima, e, finalmente, criar a arte da cunhagem das moedas, que ampliou e facilitou o comércio. (...) Ao assim fazer, contudo, desobedeceu a vontade de Júpiter, e tornou-se ele próprio alvo do rei dos deuses e dos homens. Júpiter mandou acorrentá-lo num rochedo do Cáucaso, onde um abutre lhe arrancava o fígado, que se renovava à medida que era devorado. Essa tortura poderia terminar a qualquer momento, se Prometeu se resignasse a submeter-se ao seu opressor, pois era senhor de um segredo do qual dependia a estabilidade do Olimpo e, se o tivesse revelado, imediatamente teria obtido graça. Não se rebaixou a fazê-lo, porém. Tornou-se, assim, símbolo da abnegada resistência a um sofrimento imerecido e da força de vontade a resistir à opressão” (O Livro de Ouro da Mitologia, Thomas Bulfinch)

## PROPÓSITO

Este artigo tem como propósito central dissertar sobre os aspectos mais notórios e relevantes da trajetória empresarial de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, tendo como segundo plano a vida econômica do Império sob D. Pedro II. Ressalto ainda os valores pessoais cultivados por aquele a quem a historiografia nacional considera o maior empresário do Brasil Império (1822-1889).

## INTRODUÇÃO

No atual debate sobre o cenário internacional, a ascensão econômica dos maiores mercados emergentes, notadamente os Bric (Brasil, Rússia, Índia e China), marcam uma mudança na balança de poder global. Em nosso país, no momento em que percebemos uma maior valorização do empreendedor, acredito ser importante a divulgação da trajetória de um dos maiores — senão o maior — empresário de nossa história, Irineu Evangelista de Souza, o Barão, e depois Visconde de Mauá (1813-1889).

Sua história é um forte estímulo ao desenvolvimento da mentalidade empresarial e seus valores pessoais, tais como o elevado patriotismo, sua indiscutível honradez e a sensibilidade social, rara numa época em que predomi-

navava a mentalidade escravocrata em nossa sociedade, são dignos de exemplo para os cidadãos brasileiros.

Começara a trabalhar na cidade do Rio de Janeiro, em um estabelecimento comercial, como caixeiro e guarda-livros (função hoje equivalente à de escriturário), tendo apenas nove anos. Aos trinta anos de idade, já era um dos homens mais ricos do Império. Empresário comercial de sucesso vendera seus negócios e tornou-se um industrial, o primeiro do Brasil. A partir daí, foi banqueiro, inclusive do Banco do Brasil, depois estatizado. Visionário, seus bancos emprestavam dinheiro a juros menores do que os outros ao setor produtivo, para estimular seu crescimento, prática desenvolvida pelo Estado Nacional brasileiro somente com a fundação do então Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) em 1952.

Em toda a sua carreira empresarial, preocupou-se com a exatidão da gestão de seus recursos, marcada por uma administração descentralizada de seus negócios, onde a responsabilidade de cada indivíduo na cadeia de comando de suas empresas era valorizada.

A sua política salarial expressava, em si própria, um investimento nos talentos de seus funcionários, tendo sido pioneiro no país na distribuição de lucros da empresa aos empregados. Também incentivava os seus colaboradores mais próximos a montar empresas e a fazer negócios por conta própria, talvez um aprendizado herdado de seu começo.

Além disso, imbuído dos brios da nacionalidade, a pedido do Governo Imperial, Mauá criou uma empresa de navegação no rio Amazonas, para evitar a internacionalização de suas águas pretendida pelos Estados Unidos. Foi também provedor de serviços públicos, como a iluminação a gás da cidade do Rio de Janeiro.

Seu império, em sua expansão máxima, chegou a controlar 17 empresas em seis países (Brasil, Uruguai, Argentina, Inglaterra, França e Estados Unidos).

Quando resolveu reunir a maior parte das empresas em um único conglomerado em 1867, seus ativos chegavam ao valor de 115 mil contos de réis (R\$ 6,44bi), cifra esta só comparável ao orçamento do Império, que atingia os valores de 97 mil contos de réis (R\$ 5,4 bi).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Esta conversão cambial tem como base o livro do jornalista Laurentino Gomes, “1808: Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil”, em que o mesmo adota a equivalência de 1 conto de Réis a R\$ 56 mil.

## VISÃO GERAL DO IMPÉRIO DO BRASIL: CONDIÇÕES ECONÔMICAS

No segundo quartel do século XIX, as nações capitalistas viviam no contexto da Segunda Revolução Industrial, marcada, sobretudo pelo desenvolvimento das indústrias químicas, siderúrgicas, da exploração do petróleo e da utilização em larga escala da eletricidade. Nos trópicos, o Império do Brasil experimentava alguns avanços socioeconômicos, proporcionados pelos capitais oriundos da exportação de produtos primários, tais como café, açúcar, borracha, cacau e tabaco.

Sua política externa era sobressaltada por litígios de fronteira com a Argentina, o Uruguai e o Paraguai, que em breve desaguardariam na Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). O processo de abolição da escravidão avançava rapidamente nas zonas urbanas, e a imigração de camponeses alemães e italianos parecia ser a solução da crise de mão de obra nacional.

Entretanto, o exótico regime monárquico sul-americano tornava-se cada vez mais obsoleto, por não atender as demandas da elite econômica nacional, representada pela oligarquia cafeeira paulista.

A monocultura de café, base de nossa economia e da pauta de exportações, assentava-se no tripé latifúndio, monocultura e escravismo. Contudo, também tornava dinâmica nossa realidade econômica, estimulando a construção de ferrovias e portos, para escoamento da produção e, criava condições favoráveis para o crescimento de atividades mercantis e de uma série de iniciativas empresariais, em geral relacionadas à empresa cafeeira.

Duas medidas são ressaltadas pelos acadêmicos para explicar a euforia industrial brasileira na segunda metade do século XIX, simbolizado pelo Visconde de Mauá:

A aprovação da Tarifa Alves Branco em 1844, que majorou as taxas alfandegárias de importação para 30% sobre produtos importados sem similar nacional, e em 60% sobre produtos com similar nacional, atingindo cerca de três mil artigos manufaturados. Objetivando melhorar a balança comercial brasileira, terminou por impulsionar a substituição de importações.

A Lei Eusébio de Queirós (nº 581, de 4 de setembro de 1850), a qual aboliu o tráfico negreiro, liberando capitais para outras atividades, sobretudo comerciais e industriais.

## UM BRASILEIRO CHAMADO IRINEU

Nascido em 28 de dezembro de 1813, na vila de Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande à época distrito de Jaguarão, na Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, era filho de João Evangelista de Ávila e Sousa e de Mariana de Jesus Batista de Carvalho, sendo neto paterno do fundador da Freguesia, Manuel Jerônimo de Sousa. Aos cinco anos de idade, em 1818, Irineu ficou órfão de pai, assassinado por ladrões de gado. Em 1821, sua mãe, Mariana de Jesus Batista de Carvalho, casa-se novamente. Seu novo esposo não desejava conviver com os filhos do primeiro casamento da viúva, e Irineu, aos oito anos, foi entregue para a guarda do tio Manuel José de Carvalho.

Nesse período inicial de guarda com Manuel, no interior de São Paulo, Irineu foi alfabetizado. Aos nove anos de idade, Irineu seguiu com outro tio, José Batista de Carvalho, comandante de embarcação que fazia o transporte de charque e couro do porto do Rio Grande para o Rio de Janeiro.

Na movimentada capital do Império, Irineu empregou-se como caixeiro em um armazém na Praça do Comércio, por indicação do tio. Seu turno de trabalho: das sete horas da manhã às dez da noite, em troca de moradia e comida. Aos onze anos, em 1824 foi trabalhar no comércio do português João Pereira de Almei-



da onde se vendiam desde produtos agrícolas até as *peças D'África*, os escravos — esses últimos a maior fonte de renda do comerciante. Tornou-se empregado de confiança, vindo a ser promovido, em 1828, a guarda-livros (escriturário). Curiosamente, outra personalidade do Segundo Reinado, Antônio Clemente Pinto, (Barão de Nova Friburgo), também trabalhou na firma como caixeiro.

Pereira de Almeida era detentor de enorme influência na Corte. Fora Deputado da Real Junta de Comércio e Navegação do Reino e conselheiro do Rei D. João VI, por Decreto de 21 de março de 1821. Era também proprietário da Fazenda Ubá, em Vassouras, de onde adveio o título de seu posterior baronato, outorgado por D. Pedro I.

Na crise econômica que assinalou o fim do Primeiro Reinado, a Casa Pereira de Almeida, símbolo do antiquado capitalismo mercantil português falira, e Irineu liquidou as dívidas do patrão com seu maior credor, o britânico Richard Carruthers.

### **DO YOU SPEAK ENGLISH, IRINEU?**

Admitido na empresa de importação e exportação do escocês Richard Carruthers, em 1830, como “parte das dívidas”, Irineu aprendeu inglês, contabilidade e se aperfeiçoou como comerciante.

Descobriu que, se aliasse o conhecimento do complexo mercado brasileiro que possuía com as libras esterlinas de que dispunha o britânico, a firma seria extremamente bem sucedida. Em 1836, aos vinte e três anos, tornou-se gerente e, por conta de suas habilidades e dedicação, em seguida, sócio da empresa. Carruthers, percebendo o potencial de Irineu, iniciou-o na Maçonaria, abrindo para o pupilo um caminho quase ilimitado de progresso social. Carruthers retornou para a Grã-Bretanha em 1839, para desfrutar uma merecida aposentadoria, deixando para Irineu os negócios da empresa no Brasil, permanecendo, porém, ainda como sócio.

### **OUSADIA: DE COMERCIANTE A INDUSTRIAL**

Em 1840, ocorre o divisor de águas na vida de Irineu. Ao visitar a Inglaterra em busca de capitais, ele conheceu as fábricas, siderúrgicas e deparou-se com a Segunda Revolução Industrial. Concluiu que o Brasil, um país agrário-exportador, para atingir o progresso, deveria trilhar o caminho da industrialização.

As condições econômicas foram proporcionadas pelas já mencionadas Tarifa Alves Branco e a Lei Eusébio de Queirós. Mas como a industrialização seria possível?

Em 1807, com o Bloqueio Continental decretado por Napoleão, os ingleses resolveram proibir o tráfico de escravos para conter a produção de açúcar das Antilhas e, assim, tentar diminuir os estoques do produto que não conseguiam vender. Desta forma, o grande capital aplicado no tráfico foi rapidamente transferido para o setor industrial inglês. Tal fato também poderia ocorrer no Brasil, compreendeu Irineu, num momento em que o tráfico internacional era combatido pela Royal Navy, e a Inglaterra estava mais interessada em abrir a África aos seus produtos.

Nessa época, Irineu obteve junto ao governo a concessão do fornecimento de tubos de ferro para a canalização do rio Maracanã, na cidade do Rio de Janeiro em 1845. Mas como um comerciante produziria ferro?

Encerrou a Casa Carruthers & Co. e, no ano seguinte, adquiriu uma pequena fundição situada na Ponta da Areia, em Niterói, Província do Rio de Janeiro. Mal se distinguia de uma oficina artesanal. Irineu chamava o negócio de embrião daquilo que queria montar: uma fábrica ao estilo inglês, organizada e com grande produção.

No ano seguinte, o Estabelecimento de Fundição e Companhia Estaleiro da Ponta da Areia já multiplicara por quatro o seu patrimônio inicial, tornando-se o maior empreendimento industrial do país, empregando em seus anos de funcionamento mais de mil operários (brasileiros livres, imigrantes e alguns poucos escravos especializados) e produzindo navios, caldeiras para máquinas a vapor, engenhos de açúcar, guindastes, prensas, além de peças de artilharia, postes para iluminação e canos de ferro para águas e gás. Deste complexo saíram mais de setenta e dois navios em onze anos, entre os quais as embarcações brasileiras utilizadas nos conflitos platinos e as embarcações para o tráfego no rio Amazonas. O estaleiro foi destruído por um incêndio em 1857 e reconstruído três anos mais tarde.

As adversidades de recrutamento de mão de obra e fornecimento de matéria-prima foram vencidas com o conhecimento e obstinação tão característicos de Irineu. A tarifa Silva Ferraz (1860), legislação que reduziu as taxas sobre as importações de máquinas, ferramentas e ferragens, foi um duro golpe no estaleiro, o que provocou seu fechamento três anos mais tarde.



## BANQUEIRO

Como forma de financiar seus empreendimentos, juntando o capital de terceiros, principalmente dos órfãos das aventuras africanas, Irineu organiza em 1851 o segundo Banco do Brasil e, em 1852, funda a casa bancária Mauá, Mac Gregor & Cia., com filiais em Londres, Nova York, Buenos Aires e Montevideu. Em 1857 funda o primeiro estabelecimento bancário no Uruguai, o Banco Mauá Y Cia., com autorização para emitir papel-moeda, e, na prática, ser o banco nacional uruguaio.

O Banco Mauá Y Cia. estendeu-se a Buenos Aires. Em 1864 ocorreu a primeira crise econômica no Segundo Reinado, consequência da especulação de investidores estrangeiros e agravada pelos altos custos da campanha no Paraguai. Cinco bancos vão à falência. Dentre eles, em 1866, o Banco Mauá, Mac Gregor & Cia., que prospera, no entanto, no Prata.

Um aspecto curioso a ressaltar é que o escritor francês Júlio Verne, no romance “De la Terre à la Lune” (Da Terra à Lua), escrito em 1873, cita o Banco Mauá Y Cia. entre as principais casas bancárias da América do Sul, com capacidade para financiar o empreendimento de uma viagem espacial, tal era sua estrutura e patrimônio.

## FERROVIAS, SERVIÇOS PÚBLICOS E OUTRAS INICIATIVAS

A construção de ferrovias tornou-se um imperativo para conduzir, até os portos principais do Império, os produtos tropicais de exportação. Em 30 de abril de 1854, era inaugurada a primeira estrada de ferro brasileira, a Imperial Cia. de Navegação a Vapor - Estrada de Ferro Petrópolis. Com seus vagões puxados pela locomotiva “Baronesa”, fazia um trajeto de 14,15 Km (mais tarde ampliados para 15,19 km), entre o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, e a estação de Fragoço, na raiz da serra da Estrela (Petrópolis). Fazia parte de um projeto ambicioso, pretendendo unir o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e depois a Minas Gerais, em um projeto que interligava os transportes marítimo, ferroviário e rodoviário (este através de diligências que percorriam a Estrada União & Indústria, primeira rodovia pavimentada do Brasil entre Juiz de Fora, Minas Gerais e Petrópolis, inaugurada em 1861). Entretanto, tal ideia não se concretizou. Em reconhecimento o Imperador lhe outorgou o título de Barão de Mauá.

O Barão também participou da construção da segunda, terceira, quarta e quinta ferrovias do Brasil. Em

Pernambuco, visando escoar a safra do açúcar, juntamente com capitalistas ingleses criou a Recife and São Francisco Railway Company.

Na terceira, a estatal Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil, Mauá investiu, mesmo sabendo que esta iria desfechar um golpe de morte em sua Estrada de Ferro Petrópolis. A quarta fora a Bahia and S. Francisco Railway; e obteve os empréstimos necessários para construção da quinta ferrovia, a São Paulo Railway, a Santos – Jundiá.

Ainda na área de transportes, Mauá organizou companhias de navegação a vapor no Amazonas e no Rio Grande do Sul. Posteriormente, em 1866, o Império concedeu a liberdade de navegação do rio Amazonas a todas as nações, levando Mauá a desistir do empreendimento, transferindo os seus interesses a uma empresa de capital britânico.

Fundou ainda uma companhia de gás para iluminação das ruas do Rio de Janeiro e organizou a empresa que lançou o primeiro cabo de telégrafo submarino entre o Brasil e a Europa, inaugurado por D. Pedro II em 1874, interligando o Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Belém ao velho continente. No dia 26 de junho, foi nobilitado com o título de Visconde com grandeza de Mauá.

Criou também uma Companhia de Curtumes, uma de rebocadores a vapor, uma de diques flutuantes e a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico. Os direitos dessa empresa foram transferidos para uma companhia de capital estadunidense, a Botanical Garden's Railroad (1866), que inaugurou a primeira linha entre o Jardim Botânico e Botafogo em 1868.

## FALÊNCIA

As iniciativas empresariais de vanguarda de Mauá não encontravam eco na estrutura econômica escravista e agroexportadora do Brasil. A concorrência hostil com empreendimentos estrangeiros, principalmente britânicos, e a falta de apoio do Estado Imperial e da República do Uruguai minaram seus projetos gradualmente.

De formação liberal e abolicionista, era visto como uma ameaça pela elite política.

Sua posição contrária à Guerra do Paraguai criou mais inimizades no governo. Abandonado pelo próprio imperador, Mauá vê-se obrigado cada vez mais a se associar com os empresários britânicos, resultando na falência ou venda de suas empresas por preços reduzidos. Entretanto, os prejuízos jamais foram repassados

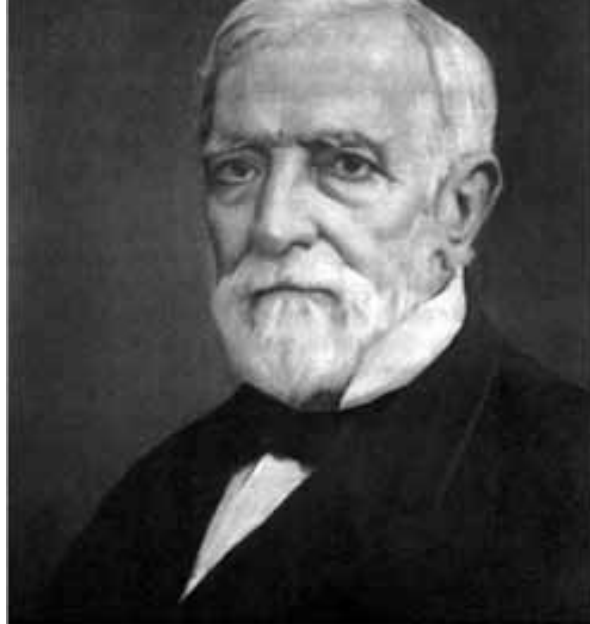
aos acionistas e sempre foram assumidos pelo Visconde. Com o passar dos anos, Mauá foi se aprofundando em dívidas, pois sempre que não conseguia recursos para manter seus empreendimentos, fosse através de subscrições de ações ou através do apoio financeiro do governo, lançava mão das reservas de sua base de operações: sua *holding* Banco Mauá & Cia.

Em 1873, sobreveio nova e mais aguda crise econômica, e Mauá pediu moratória, seguindo-se longa e custosa demanda judicial. No libelo “Exposição aos credores e ao público” (1878), Mauá faz um relato detalhado dos empreendimentos que criou, a partir de 1846. De certa maneira é sua autobiografia empresarial.

A falência, de acordo com Mauá, ocorreu principalmente por conta da resistência dos governos uruguaios e brasileiros, que não teriam procurado facilitar-lhe os negócios no difícil momento por que passava, mas, ao contrário, impuseram-lhe exigências momentaneamente insuperáveis. Outra causa, segundo Mauá, fora a decisão do Supremo Tribunal de Justiça, em 1877, de reconhecer o foro de Londres como o competente para julgar sua ação contra a empresa S. Paulo Railway, devedora de soma considerável à empresa por ele dirigida. A justiça inglesa considerou prescrita a dívida, resultando em enorme prejuízo ao Visconde.

## ATUAÇÃO POLÍTICA E FALECIMENTO

Foi deputado (Partido Liberal), pelo Rio Grande do Sul, nas legislaturas de 1856, 1859-60, 1861-64, 1864-66 e 1872-75. Renunciou ao mandato em 1873 para atender aos seus negócios, ameaçados desde a crise bancária de 1864. Foi defensor do abolicionismo. Apoiou os revolucionários farroupilhas contra a opressão do governo central da Regência e empenhou sua fortuna a pedido do Império para a defesa de Montevideu quando o governo brasileiro decidiu intervir nas questões platinas em 1850. Doente, acometido pelo



diabetes, faleceu em 21 de outubro de 1889. No dia 15 de novembro, o Império do Brasil tinha seu ocaso.

## CONCLUSÃO

Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá, ascendeu social e economicamente pelos seus próprios méritos, estudos e iniciativa. Visionário e pioneiro, fora incompreendido e contestado por uma sociedade agrária, escravocrata e arraigada a princípios econômicos e sociais obtusos. Precursor do liberalismo econômico onde o mercantilismo ainda era a tônica do discurso empresarial, da valorização do trabalho em uma sociedade onde este era degradante, e de práticas comerciais honestas onde as graças e a impunidade que adinham da proteção de negócios escusos e nocivos ao Estado pelo poder público, uma prática rotineira. Indubitavelmente foi o primeiro capitalista brasileiro. Seu exemplo para nós está em seu brasão: “O trabalho incansável tudo vence”.

## HOMENAGENS

Irineu Evangelista de Sousa é o Patrono da Marinha Mercante Brasileira, cujo dia é comemorado na data de seu nascimento, 28 de dezembro.

## BIBLIOGRAFIA

Caldeira, Jorge. Mauá: empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Chiozzo, Vitor. “D. Pedro II e a construção do Estado Nacional brasileiro”. Revista de Villegagnon. Rio de Janeiro: 2009.

Gomes, Laurentino. “1808: Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2007.

Schwarcz, Lília Moritz. “As Barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos”. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

# SER MILITAR



*“Na guerra procuro ser o primeiro a desafrontar a minha Pátria, acabada a luta, sou apenas um homem do povo, donde saí e em cujo seio vivo.”*  
General Osório

---

CMG (RM1-T) Erica Barreto Nobre

---

## APRESENTAÇÃO

Depois de um árduo processo seletivo, finalmente, em 18 de abril de 1983, ao som do “Cisne Branco”, num arremedo de marcha e ainda em traje civil, adentrei pela primeira vez os muros do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes da Marinha do Brasil (MB), matriculada no Curso de Adaptação ao Quadro Feminino de Oficiais, na condição de Guarda-Marinha. Àquela época pouca noção eu tinha do que significava tornar-se militar e o que eu de fato esperava da Marinha era que lá me dessem a oportunidade de

exercer a única profissão que eu amava e na qual realmente me reconhecia: psicóloga. Segundo o antropólogo brasileiro Celso Castro: O “civil” é uma invenção dos militares. Não se seria “civil” a não ser diante de militares e quando por eles assim classificado. A dicotomia civil X militar não seria uma categoria natural de identidade para o cidadão comum, apenas para os militares. Assim, naquele momento, essa questão de identidade ainda não se colocava para mim. A Marinha representava apenas uma organização empregadora, talvez só temporariamente, onde eu poderia exercer a profissão de psicóloga. Entretanto, ao longo



de minha carreira na MB, esta foi assumindo para mim um novo significado. Primeiro servindo no Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha e, ainda lá, realizando pela MB o Mestrado em Psicologia Social com dissertação sobre liderança militar e, depois, servindo na Superintendência de Ensino da Escola Naval – estas três experiências exigiram de mim um profundo esforço de compreensão do “ser militar” e me conduziram a uma afetiva empatia com o universo militar e a uma consciente e madura identificação com a instituição Marinha do Brasil e com a profissão das armas, sem abrir mão do meu olhar primeiro de psicóloga, mas, pelo contrário, tentando sempre ocupar da melhor forma possível este lugar que a MB, por não negar e, sim, agregar os diversos saberes e contribuições profissionais, me destinou. Por entender que a perenidade e a eficácia de nossas Forças Armadas dependem de um honesto esforço de autoconhecimento e de um movimento simultâneo de identificação e manutenção de valores inegociáveis, paralelamente à adaptação a novas contingências e desafios, passo a compartilhar algumas reflexões sobre o que acredito ser a essência de nossa profissão – muitas vezes tão mal compreendida pelo cidadão “civil” e, outras tantas vezes, também pouco realmente conhecida, num sentido mais reflexivo e sistemático, pelos próprios cidadãos “militares”.

## INTRODUÇÃO

O tema proposto será apresentado em sete breves tópicos, que não pretendem esgotar o assunto, mas apenas enumerar alguns aspectos que, na concepção da autora, parecem delinear a essência da identidade profissional militar. Inicialmente, faz-se necessário evidenciar as **premissas sobre a natureza humana** que justificam e legitimam eticamente a existência da profissão militar. Em seguida, cabe duvidar de alguns estudos antropológicos que, de forma superficial e simplista, apontam exclusivamente a **hierarquia** como cerne norteador da instituição, das relações e da visão de mundo dos militares. Mas se a hierarquia é uma das facetas da organização militar e não o todo, quais seriam os demais aspectos que caracterizariam o *ethos* ou cultura militar? Os tópicos subsequentes abordam quatro características consideradas como discriminantes e idealmente típicas, embora não necessariamente exclusivas, da profissão militar. São elas: o uso do **poder** atrelado à noção de serviço e de **dever** em prol do bem comum; o exercício da liderança vinculado a um forte e inescapável compromisso de **responsabilidade**

pessoal pela missão, pelo grupo e pelas consequências das decisões, ações e omissões em comando; a desconstrução do individualismo em prol da construção de fortes laços de solidariedade e de coesão grupal e do **coletivismo** – esteio derradeiro da resistência em combate; a capacidade de aliar a **obediência** da **disciplina** e da autodisciplina à **iniciativa** e à **liderança**, transitando com naturalidade e desempenhando igualmente bem ambos os papéis. Mas para que o cidadão militar não apenas se aproprie de sua identidade, mas, também, conquiste seu lugar de reconhecimento e de respeito na sociedade democrática em que, felizmente, vivemos, faz-se mister, além do autoconhecimento, o fazer-se conhecer, rompendo círculos viciosos de estereótipos e de preconceitos mútuos entre civis e militares – todos cidadãos brasileiros. Este último aspecto da **disseminação de informações sobre a profissão militar e as Forças Armadas** será tratado no sétimo tópico, seguindo-se uma **conclusão**. Nesta será abordada a possibilidade de conciliação entre o juramento profissional militar de autossacrifício e a preservação da autonomia e da dignidade humana, à luz dos pressupostos fundamentais da ética *kantiana*, entendendo-se que nenhum homem pode ser usado como meio para atingir quaisquer que sejam os fins, porque, na verdade, todo homem é e merece ser tratado como um fim em si mesmo.

## AS PREMISSAS DA PROFISSÃO MILITAR SOBRE A NATUREZA HUMANA

Cada um de nós encerra no âmago de sua personalidade algumas crenças centrais – premissas assumidas, em geral de forma não totalmente consciente, sobre o mundo que nos cerca e sobre a natureza humana. Da mesma forma, mesmo as ciências, os cientistas e as diversas teorias partem de premissas estruturantes, assumidas a priori, sem o requisito ou a possibilidade de comprovação – são as chamadas premissas ontológicas. Tratemos, então, da concepção de natureza humana que respalda e justifica a profissão das armas, aquela que se encarrega do emprego organizado da violência, citando para tal dois pensadores: Sigmund Freud (1856-1939) e Thomas Hobbes (1588-1679). Para S. Freud (1920), o “Pai da Psicanálise”, duas pulsões básicas determinam a natureza humana: **Eros** (impulsos de autoconservação e afetivos/sexuais) e **Tanatos** (impulsos auto e heteroagressivos). A concepção freudiana do humano descreve sua natureza como basicamente conflituosa, fadada à incompletude e à impossibilidade de satisfação plena e irremediavelmente marcada pela pulsão de morte e pela

agressividade. Ratificando as concepções de Freud, segundo Samuel Huntington, o homem da ética militar seria, por essência, o homem de T. Hobbes (*Leviatã*). A existência humana fora do Estado é de luta de todos contra todos. “*O homem é o lobo do homem*”. Freud e Hobbes têm, ambos, uma visão pessimista da natureza humana, definindo-a como intrinsecamente destrutiva. Para Hobbes, cada um de nós tem direito a tudo, e uma vez que todas as coisas são escassas, existe uma constante guerra de todos contra todos. No entanto, em interesse próprio, os homens têm a necessidade de limitar ou acabar com a guerra, e por isso formam sociedades, entrando num contrato social. De acordo com Hobbes, tal sociedade necessita de uma autoridade à qual todos os membros devem sacrificar parcialmente a sua liberdade natural, a fim de que tal autoridade possa assegurar a paz interna e a defesa comum. A partir dessas premissas ontológicas, se justificaria a existência de um Estado e de seu braço armado – que tem valor dissuasório e funciona como recurso último e extremo para a manutenção da ordem e, por paradoxal que possa parecer, da liberdade, da dignidade e da vida. A menos que se aceite essa premissa da violência como fato social e da agressividade como parte inerente da natureza humana, nada poderá legitimar ou eticamente justificar a existência da profissão militar.

## O REDUACIONISMO EQUIVOCADO DO MILITARISMO AO ASPECTO DA HIERARQUIA

Buscando recuperar certo distanciamento para estudar a Instituição Militar com maior grau de alteridade e isenção, recorreu-se a trabalhos de antropólogos brasileiros, mas percebeu-se que alguns destes estudiosos tendem a tomar o ordenamento hierárquico da instituição - sua formatação - como sua única natureza. Afirma-se então, por exemplo, que: a hierarquia norteia toda a vida das instituições militares, determinando as relações militares e a “fronteira simbólica” entre “nós, militares” e o restante da sociedade; a quebra dessa cadeia geraria uma espécie de “horror incestuoso” entre os militares e a “promiscuidade hierárquica” estaria associada a uma série de tabus, sendo visceralmente temida e evitada. Ora, se por um lado a hierarquia e a disciplina são princípios indubitavelmente constituintes e basilares das Forças Armadas (FFAA), conforme consta no artigo 142 da nossa Constituição, por outro lado, há que se compreender que, longe de dever ser sacralizada, a hierarquia constitui um princípio funcional útil e ra-

cionalmente justificável da profissão militar, tendo em vista a natureza da missão e as condições peculiares de trabalho desses profissionais em sua atividade fim: o combate. Assim é que, mesmo um estudioso crítico e polêmico como Dixon afirma em seu livro “*Psicologia da Incompetência dos Militares*”: “*Os grupos sob reduzida tensão operando em situações isentas de angustiantes incertezas comportam-se melhor sob liderança democrática, mas as organizações militares que em tempo de guerra estão sujeitas a situações estressantes realmente se adaptam melhor a liderança autocrática.*”<sup>1</sup> Defende-se, portanto, a ideia de que há muito mais do que simples enquadramento hierárquico no “ser militar” e de que, talvez, a pedra de toque da identidade militar se assente em outra característica, mais essencial e basililar do que os próprios pilares da hierarquia e disciplina. Vejamos, no próximo tópico e ainda nos três subsequentes, do que se trata.

## A NOÇÃO ABNEGADA DE SERVIÇO E DEVER: SALVAGUARDA CONTRA AS ARMADILHAS DO PODER

Para elucidar este tópico, abusar-se-á de citações. Trata-se de contribuições de diferentes estudiosos que foram fundamentais para alcançar uma compreensão pessoal do “ethos” e da profissão militar.

Lord Acton afirmou que “*O poder corrompe: o poder absoluto corrompe absolutamente*”. Na mesma linha de pensamento, o psicanalista Laurent Lapierre explica esse processo de dominação pelo poder da seguinte maneira: “*O exercício da liderança dá ao líder a possibilidade de controlar seu destino e o de outras pessoas, de realizar seu potencial criador, mas também, em função da possibilidade de dar livre curso a seus desejos, a seus caprichos, a suas tendências perversas e a seus conflitos interiores, pode contribuir para sua destruição e a dos outros.*”<sup>2</sup>

Como se furta a essas armadilhas do poder? O que, idealmente, afasta a profissão militar, em sua genuína concepção, da mera aplicação do poder pelo poder? Os Generais Marshall, Eisenhower e Bradley, ao se perguntarem qual seria a característica indispensável no líder que deve ordenar a outros homens que enfrentem a morte, chegaram à conclusão de que seria a **abnegação**. “A

<sup>1</sup> DIXON, Norman F. *On The Psychology of Military Incompetence*. London: Futura Publications Limited, 1979.

<sup>2</sup> LAPIERRE, Laurent (coord.). *Imaginário e Liderança*. São Paulo: Atlas, 1995.

*preocupação do comandante por si mesmo e sua situação deve ser menor do que a sua preocupação pela causa que defende e pelas tropas a quem comanda, lidera e serve.*” A noção de prestação de serviço, o sentimento de dever e a abnegação devem guiar o militar no seu uso do poder e, nunca, a ambição em si do poder. Por este motivo, na epígrafe deste artigo, destaca-se a fala do General Osório: “...acabada a luta, sou apenas um homem do povo...”.

É a premissa do uso funcional, e não pessoal, do poder em benefício do bem comum que transforma a hierarquia militar num meio e não num fim em si mesmo. É este emprego abnegado do poder que o justifica eticamente e que, conseqüentemente, dignifica a disciplina militar, distinguindo a obediência vil do escravo daquela disciplina forte e audaz do soldado. Recorrendo ainda a mais uma citação, para melhor elucidação do presente tópico, destaca-se a fala de Jarbas Passarinho: “Obedecer a quem tem o direito de dirigir, ou a quem tem o encargo da obra comum para o bem comum, é agir como homem livre, pois que não significa estar a serviço de outro homem, à feição do escravo, mas ser parte de uma ação em proveito do todo. O “não obedecer senão a si mesmo”, é uma quimera igual àquela do homem isolado, vivendo apartado da sociedade. A autoridade não pode excluir a liberdade. A obediência consentida é a afirmação maior do direito.”<sup>3</sup>

Talvez soe como paradoxal que desse mesmo homem, que é atormentado por conflitos e motivado por

<sup>3</sup> PASSARINHO, Jarbas. Liderança militar. Rio de Janeiro: BILIEIX, 1987.

pulsões agressivas e de autopreservação de tal ordem que justificam a necessidade de controle pelos mecanismos do Estado, se esperem tais níveis de desprendimento e de abnegação. A mesma teoria psicanalítica que cria este impasse lógico também o responde. Para Freud a civilização começa com a repressão, já que somos regidos inconscientemente pelo princípio do prazer, que é limitado pelo princípio da realidade. E a realidade está no outro, está no social, na vida dos indivíduos em grupo com suas normas e sanções. Pela socialização e pela educação o “bicho humano” se faz “ser civilizado”, sublimando impulsos, isto é, canalizando-os para objetivos socialmente aceitáveis e louváveis. Isto explica porque as instituições militares investem tanto na formação precoce de seus recursos humanos e dão ênfase à “forja do caráter”, ao princípio da realidade e do dever em detrimento do princípio do prazer, destacando em seu processo de socialização valores como a honra e o autorrespeito e preocupando-se com a formação de uma personalidade ética, sensível a sentimentos como a vergonha e a culpa, sentimentos estes que estão na raiz da consciência moral e que a engendram. Dentre os valores cultivados durante a educação militar destaca-se, então, uma forte noção inalienável de responsabilidade, que se discutirá a seguir.

## **O INDISSOLÚVEL VÍNCULO ENTRE LIDERANÇA MILITAR E O COMPROMISSO DE RESPONSABILIDADE**

A Ordenança Geral para o Serviço da Armada é explícita: “à autoridade outorgada ao militar corres-





ponde inteira *responsabilidade pelo bom desempenho no cargo ou pela perfeita execução da ordem*. “A autoridade é direito – poder de fazer ou mandar; a responsabilidade é obrigação – dever de fazer”. O superior é sempre responsável: “*pelo acerto, oportunidade e consequências das ordens que der; e pelas consequências da omissão de ordens, nos casos em que for seu dever providenciar*”.<sup>4</sup> Seria inviável tal pretensão de tudo controlar? Seria **injusto** ser o líder militar cobrado por tudo e responder até pelo imponderável e pela fatalidade? A resposta é sim e... **NÃO!** Um exemplo emblemático desse verdadeiro trunfo da cultura militar nos é dado em uma das cenas do filme “Tropa de Elite 2”. Numa situação de rebelião, o Coronel Nascimento comanda uma ação do Batalhão de Operações Especiais (BOPE) num presídio. Enquanto um interventor de direitos humanos tenta negociar, com o presidiário que liderava os rebelados, a libertação de reféns de uma facção inimiga de presidiários, o Capitão Matias do BOPE, sem ordem do seu Coronel, entra em meio à negociação e atira no líder rebelde, matando-o e deflagrando uma grande crise política que impacta negativamente a imagem do BOPE e atinge o Coronel Nascimento. Embora o Capitão Matias afirme que a culpa era toda dele próprio e que ele deveria assumir a responsabilidade pelo ocorrido, o Coronel do BOPE recusa veementemente e afirma: “**O comando é meu, a responsabilidade é minha!**” Ele tinha realmente culpa ou tinha como evitar o que aconteceu? Aparentemente não, mas não é isso o que realmente importa dentro da lógica da profissão militar. Se o submarino naufragar por um erro de um marinheiro, não será apenas ele que correrá o risco de morrer – todos estão literalmente no mesmo barco, portanto, todos sofrem as consequências. Então, tudo diz respeito a todos e é problema de todos e, mais do que de qualquer um dos membros do grupo, é problema do líder do grupo. O líder pode falhar de diversas formas, inclusive por não prever problemas, não perceber vulnerabilidades, não dar treinamento, desconhecer homens, técnicas e equipamentos e até por “não ter boa sorte”. É um pesado jugo ser um líder militar, mas flexibilizar este aspecto é correr o risco de cair na vala comum da omissão e da falta de coragem moral. É pensar em transigir e ceder só um pouquinho para logo depois, quem sabe, se surpreen-

der dizendo “eu não sabia que isso estava acontecendo”, achando que assim, apesar de estar no comando, se justifica e se exime de qualquer responsabilidade pelos acontecimentos. Será que vale a pena?

## COLETIVISMO E SOBREVIVÊNCIA EM COMBATE

Segundo a antropóloga F. Chinelli, a ênfase na união e na camaradagem é característica conhecida da instituição militar. Nesse universo a proeminência da coletividade é intencionalmente promovida, define a dinâmica da caserna, é considerada fundamental para o seu bom funcionamento e até extrapola os aspectos profissionais e penetra na vida doméstica. Há um incentivo formal por parte da corporação à confraternização e à união entre os membros da chamada “família militar”. C.R. Silva comenta que, sob a égide desse coletivismo, a corporação militar detém certo controle e conhecimento da vida do indivíduo, condiciona-o a uma série de regras e de condutas próprias e acaba definindo a construção das relações e a formação da identidade desses indivíduos. Seria esse nível de intromissão na vida individual excessivo, desnecessário ou até nocivo? A que propósito serviria este tipo de prática institucional?

Diversos pesquisadores que se dedicaram ao estudo de combatentes afirmam, reiteradamente, que a coesão grupal é uma característica das profissões que envolvem perigo, esforço e privação. Ela é incentivada em qualquer processo de treinamento militar e ajuda a gerir os medos e ansiedades diante do desconhecido e do perigo, além de sustentar a motivação durante o combate, mesmo que quaisquer outros motivos falhem, elevando o moral e aumentando as chances de sobrevivência do grupo. Uma pesquisa americana realizada com militares da 2ª Grande Guerra mostrou que a motivação básica em combate (além da motivação de “terminar a tarefa” – o que significava que todos podiam voltar para casa) era a solidariedade com o grupo. Isto superava, de longe, a autopreservação ou o idealismo como motivação. A lealdade ao grupo leva os homens a voltarem ao combate e a atos de heroísmo. Quando perguntaram a Audie Murphy, condecorado com uma Medalha de Honra do Congresso, por que enfrentara sozinho uma companhia de infantaria alemã, ele respondeu, memoravelmente: “Eles estavam matando meus amigos”. Durante quinze meses, entre 2007 e 2008, o jornalista S. Junger acompanhou um pelotão de infantaria do Exército americano, baseado numa remota área do leste do Afeganistão. Ele relata o efeito quase narcótico produzido por um grupo es-

<sup>4</sup> BRASIL. Marinha do Brasil. Secretaria Geral da Marinha. Vade-Mécum Naval. - Ordenança Geral para o Serviço da Armada. Rio de Janeiro, 2009.

treitamente unido. O autor conta: “O pelotão era a fé, uma causa maior que, quando a gente focava nele para valer, afastava o medo.”<sup>5</sup>

Além do elemento afetivo da solidariedade, cujo valor foi explicitado no parágrafo anterior, o coletivismo incentivado na vida militar engloba também, como já foi dito, a questão do controle que se imiscui na intimidade do sujeito e de sua vida pessoal e doméstica, aparentemente de forma talvez arbitrária e abusiva. O que poderia respaldar tal tipo de procedimento? O recente testemunho de Junger, sobre um combate do século XXI fala por si mesmo, sendo pungentemente esclarecedor quanto a essa questão: “As margens eram tão estreitas, e os erros potencialmente tão catastróficos, que na prática todo soldado tinha autoridade para repreender os outros – em alguns casos, até os oficiais. E como a sorte de um combate às vezes depende dos detalhes mais absurdos, não havia praticamente nada na rotina de um soldado que ficasse fora do alcance do grupo. Amarrar bem os coturnos, limpar a arma, beber bastante água, prender o visor noturno – tudo era questão de interesse geral, e por isso estava sujeito a minucioso exame de todos. (...) Ali tudo acontece de repente -, não se podia esperar que um sujeito com os cadarços soltos pudesse continuar de pé num momento crucial. Era a vida de outro homem que ele punha em risco, não apenas a sua. (...) Segurança pessoal é algo que não existe; o que acontece a um acontece a todos.”<sup>6</sup>

O relato do jornalista remete a autora a reflexões sobre a razão de ser das chamadas “punições coletivas”, que podem ser realmente mal empregadas, mas que, invariavelmente, são interpretadas pelos jovens militares em formação, sumariamente, como injustas e descabidas. Como afirma Junger, no combate real, – “o que acontece a um acontece a todos” –, não importa quem foi o culpado, todos são responsáveis por todos.

A seguir, discute-se a questão do mito da rigidez militar, à luz das exigências do combate do século XXI e do perfil de combatente delineado pela Estratégia Nacional de Defesa de dezembro de 2008.

### “TANTO OBEDECER QUANTO SER FONTE DE INICIATIVAS”

A diretriz nº13 da Estratégia Nacional de Defesa (1) é clara: Cada homem e mulher a serviço das For-

ças Armadas há de estar apto tanto a obedecer quanto a ser fonte de iniciativas: “...cada combatente deve ser treinado para abordar o combate de modo a atenuar as formas rígidas e tradicionais de comando e controle, em prol da flexibilidade, da adaptabilidade, da audácia e da surpresa no campo de batalha.” (...) Deve ser “capaz de exercer a iniciativa na ausência de ordens específicas, de orientar-se em meio às incertezas e aos sobressaltos do combate, de adaptar suas ordens à realidade da situação mutável em que se encontra.”<sup>7</sup>

Assim se relativiza a noção da suposta rigidez militar e da autocracia, como único estilo viável de liderança militar. O militar do século XXI deve ser adaptável e flexível, capaz de discernir quando seguir e quando quebrar regras, apto a planejar e a prever para prover, tanto quanto a lidar com imprevistos, complexidade e ambiguidade, distinguindo o que é crítico e essencial, integrando novas informações, reformulando planejamentos, tomando decisões e improvisando, se necessário. Ao perseguir o cumprimento de sua missão, ele é um usuário das regras e planejamentos, mas não um refém destes.

Depois de discutir o reducionismo da profissão militar à hierarquia e à rigidez e de apresentar como características definidoras do “ser militar” aspectos como a abnegação, o compromisso inalienável de responsabilidade, o coletivismo e a adaptabilidade e capacidade de liderança, para finalizar, propõe-se, a seguir, uma reflexão sobre a imagem da profissão militar perante a sociedade, sobre as implicações de possíveis distorções e estereótipos negativos e sobre as nossas responsabilidades nestas questões.

### QUEM SOMOS – O DIREITO DE NOS FAZER CONHECER

Lendo os diferentes artigos do livro Antropologia dos Militares, percebe-se que, infelizmente, muitos estudiosos encontraram barreiras para pesquisar o universo militar. Verifica-se também que suas atitudes diante do grupo estudado variam bastante e talvez tenham, em certa medida, contribuído para que alguns tenham logrado êxito em suas tentativas de pesquisar os militares e outros não. As referidas posturas variam de uma receptiva dose de empatia para com a instituição militar, passando por um despojamento quase neutro e chegando até, praticamente, a uma clara aversão pelo grupo de “nativos” (como se denomina o objeto de estudo em Antropologia), resistência esta declarada e honesta,

<sup>5</sup> JUNGER, Sebastian Guerra . Rio de Janeiro: Intrínseca, 2011.

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> BRASIL. Estratégia Nacional de Defesa. 2.ed. Brasília-DF, 18 dez. 2008.

na melhor das hipóteses, mas também, algumas vezes, com claros elementos projetivos, no sentido psicológico do termo, com relatos pontuados por comentários que mais parecem denunciar características renegadas do próprio pesquisador do que desvelar seu objeto de estudo. Sobre a percepção dos pesquisadores quanto a questão da tendência ao isolamento e à autossuficiência das instituições militares, encontram-se também diversas opiniões e muitas críticas: ora apontando negativamente o isolamento em si, ora supondo que as FFAA, ao quebrarem o isolamento, estão na verdade estrategicamente empenhadas numa guerra de imagem, pretendendo “estender sua visão de mundo à sociedade civil”, numa manobra ideológica. Há os que se queixam dos excessos de formalidade, mas também os que identificam, na hospitalidade “nativa”, tentativas de “cooptação” e de “sedução etnográfica”. C. Castro afirma que “... os militares se sentem parte de um “mundo” ou “meio” militar superior ao “mundo” ou “meio” civil, o mundo dos paisanos: representam-se como mais organizados, mais dedicados, mais patriotas.”<sup>8</sup>

<sup>8</sup> CASTRO, Celso e LEIRNER Piero. *Antropologia dos Militares: reflexões sobre pesquisas de campo*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

Que lição extrair desses relatos? Aparentemente, a instituição militar não está logrando sucesso em se inserir e em se fazer entender pelo meio acadêmico, o que, provavelmente, pode ser estendido à sociedade em geral. A importância das FFAA não é autoevidente e a História recente do nosso país impõe uma série de preconceitos mútuos e de entraves à comunicação entre militares e outros segmentos da sociedade. Mas o caminho da intolância só tem perdedores. Entende-se que, nesse esforço de comunicação e de diálogo, é preciso reinventar caminhos e persistir nas tentativas de se dar a conhecer e de melhor integrar as Forças Armadas à sociedade. Afinal, a defesa dos interesses nacionais não é um problema só dos militares, mas uma questão de Estado, que diz respeito a todos os cidadãos brasileiros. Ainda que alguns classifiquem como ideológicas as tentativas de divulgação das FFAA, entende-se que, de certa forma, tudo é ideológico, qualquer manifestação humana e social é ideológica, na medida em que é sempre um recorte ou uma das versões da inacessível e utópica VERDADE absoluta dos fatos. Para que a sociedade possa conhecer suas Forças Armadas, é preciso que os militares façam a sua parte e mostrem a sua voz, trilhando o caminho que conduz a uma imagem “verdadeira” porque dialogada e negociada com a sociedade. Vale mencionar





como exemplo de medida bem sucedida de divulgação, diversas vezes citada e reconhecida por membros do meio acadêmico, a realização dos Congressos Acadêmicos sobre Defesa Nacional (CADN), promovidos pelo Ministério da Defesa. Esses eventos vêm possibilitando um genuíno processo de troca entre estudantes brasileiros de nível superior – sejam eles cadetes e aspirantes ou universitários, bem como entre seus docentes.

## CONCLUSÃO

Para concluir essa breve reflexão sobre o “ser militar”, levantam-se algumas questões sobre dilemas éticos inerentes à profissão militar. Numa sociedade exponencialmente individualista, na qual, como afirma o notável sociólogo polonês Zigmunt Bauman, “o indivíduo está em combate com o cidadão”, como tornar atraente e até mesmo legitimar uma profissão em que a disposição para o sacrifício, até da própria vida, é condição *sine qua non* de admissão e pertencimento? Como conciliar os pressupostos da profissão militar de abnegação e de dedicação a ideais patrióticos com o princípio ético kantiano de que “o homem é um fim em si mesmo” e nunca apenas um meio, do qual outros possam dispor para atingir fins ou interesses alheios? O próprio filósofo Kant aponta uma possibilidade de encaminhamento desse dilema, ao afirmar que a liberdade é fruto

da razão e do esclarecimento – “*age moralmente aquele que é capaz de se autodeterminar*”.<sup>9</sup> A opção consciente pelo dever preserva o homem como fim em si mesmo. O princípio do dever não é incompatível com aquele da liberdade. Pelo contrário, o dever consiste em assumir esclarecidamente, por decisão e vontade próprias, compromissos previamente escolhidos pelo sujeito, com consciência e responsabilidade. Mas essa face elevada e enobrecedora do dever só pode ser alcançada autonomamente, por meio de um processo de reflexão crítica. Entende-se que somente uma noção de dever assim construída, desde a formação militar, pode compatibilizar a devoção a ideais patrióticos e o espírito de sacrifício, próprios da profissão das armas, com o princípio ético fundamental de *Kant* sobre a dignidade humana. Advoga-se, assim, a necessidade de uma formação militar cada vez mais voltada para a conscientização e interiorização crítica e reflexiva dos valores da instituição militar, que possa apresentar a profissão militar como uma opção válida de projeto de vida pessoal, numa sociedade em que prevalecem, por um lado, o materialismo e o individualismo hedonista e, por outro, a crise existencial, a insatisfação, o ceticismo e o desencanto.

<sup>9</sup> MARCONDES, Danilo . Textos Básicos de Ética . Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2007.

## BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. Estratégia Nacional de Defesa. 2. ed. Brasília, DF, 18 dez. 2008.
- \_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Secretaria Geral da Marinha. Vade-Mécum Naval. - Ordenança Geral para o Serviço da Armada. Rio de Janeiro, 2009.
- CASTRO, Celso e LEIRNER Piero. Antropologia dos Militares: reflexões sobre pesquisas de campo. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.
- DIXON, Norman F. On The Psychology of Military Incompetence. London: Futura Publications Limited, 1979.
- HUNTINGTON, Samuel P. O Soldado e o Estado: teoria e política das relações entre civis e militares. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1966.
- JANOWITZ, Morris. O Soldado profissional. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1967.
- JUNGER, Sebastian. Guerra. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2011.
- KELLET, Anthony. Motivação para o combate: o comportamento do soldado na luta. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1987.
- LAPIERRE, Laurent (coord.). Imaginário e Liderança. São Paulo: Atlas, 1995.
- LA TAILLE, Yves de. Moral e Ética: dimensões intelectuais e afetivas. Porto Alegre: Artmed, 2006.
- MARCONDES, Danilo. Textos Básicos de Ética. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2007.
- NOBRE, Erica B. (Tese de Mestrado) Crenças de superiores e subordinados sobre o perfil do líder militar-naval brasileiro neste final de século. UFRJ, 1998.
- PASSARINHO, Jarbas. Liderança militar. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1987.



## A VELA NOS 5º JOGOS MUNDIAIS MILITARES – RIO 2011

---

CMG (RM1) Carlos Barbosa Faillace

---

### INTRODUÇÃO

A escolha do Brasil para sediar os **5º Jogos Mundiais Militares (JMM)** aconteceu em maio de 2007, em Burkina Faso, na África Ocidental, durante reunião do Conselho Internacional do Esporte Militar (CISM - Conseil International du Sport Militaire).

Nosso país disputou com a Turquia o direito de sediar os jogos. No julgamento final, a infraestrutura esportiva já estabelecida no Rio de Janeiro para os Jogos Pan-Americanos, a experiência na realização de grandes eventos e o apoio ao projeto demonstrado pelas autoridades locais foram fatores decisivos para a vitória do Brasil.

Os 5º Jogos Mundiais Militares foram o maior evento esportivo militar já realizado no nosso país. Realizados no período de 16 a 24 de julho de 2011, sua sede foi a cidade do Rio de Janeiro, sendo a primeira vez que os JMM aconteceram no continente americano.

O evento reuniu 4.566 atletas vindos de 111 países. Foram disputadas 20 modalidades esportivas, algumas

inéditas em jogos mundiais militares, como o vôlei de praia. O Brasil participou com suas equipes em todas as modalidades.

Os Jogos contaram com 884 voluntários e 10.000 pessoas trabalhando na organização.

A Escola Naval (EN) foi designada pelo Comandante da Marinha para sediar e apoiar as regatas a vela dos 5º JMM RIO2011, tendo em vista sua posição privilegiada na Baía de Guanabara, que dá oportunidade ao público espectador de assistir às regatas e, em algumas oportunidades, aplaudir os vencedores quando navegam com seus barcos próximos à Ilha de Villegagnon.

Para as competições de vela foram inscritos 27 países (África do Sul, Alemanha, Argentina, Bahrain, Brasil, Canadá, Colômbia, Dinamarca, Equador, Espanha, Estados Unidos, Finlândia, França, Grécia, Índia, Indonésia, Itália, Noruega, Paquistão, Peru Polônia, Qatar, Sérvia, Sri Lanka, Turquia, Ucrânia e Uruguai). Entretanto, somente 26 países participaram, em virtude de a equipe Sérvia não ter comparecido.

## O PLANEJAMENTO

O planejamento das regatas a vela iniciou em setembro de 2009, no Comitê de Planejamento Organizacional dos 5º JMM, com a contratação de Oficiais da reserva para o gerenciamento e assessoramento da competição. Inicialmente, foram escolhidas as modalidades de regatas, suas respectivas classes de barcos e elaborado o “conceito operacional” que deu origem ao “projeto básico”.

Em julho de 2010, a Gerência da Vela foi transferida para a Escola Naval, onde foi criado o Grupo Executivo da Vela (GEV), em nível de Superintendência, com o objetivo de elaborar o “Manual de Operações da Instalação”.

O Manual retratou em detalhes todo o planejamento para guarnecimento do Centro Integrado de Ações Locais (CIAL) e estabeleceu as atribuições das gerências, assim divididas:

- Gerência da competição – competições, dopagem (*doping*), premiação, arbitragem e resultados;
- Gerência da instalação – comando e controle, transporte, água e energia, saúde, força de trabalho, gestão de pessoas, alimentação, serviço ao espectador, limpeza e meio ambiente;
- Gerência de comunicação social e marketing – cerimonial, imprensa, marketing e intérpretes/tradutores;
- Gerência de manobra de embarcações – Aspirantes voluntários e embarcações de apoio e competição; e
- Gerência de segurança e inteligência.

Para a parte técnica da competição, foram elaborados os avisos de regatas e, posteriormente, as instruções das regatas, de comum acordo com a Federação de Vela do Estado do Rio de Janeiro (FEVERJ) e com o CISM Sports Committee For Sailing.

Durante a fase de planejamento foram escolhidas as classes dos barcos e as modalidades de regatas – *fleet race* nas categorias *open* e feminina e *match race* na categoria *open* – e as respectivas classes dos barcos: HPE25 e J24.

Para as regatas, ficou a cargo da Escola Naval disponibilizar 28 barcos da classe HPE25 e oito barcos da classe J24. A Marinha adquiriu cinco barcos da classe HPE25 e alocou, por contrato da Associação Brasileira da Classe HPE25 (ABCHPE25), os outros 23 barcos, sendo sete da flotilha do Rio de Janeiro e 16 da flotilha paulista, sediada na Ilha Bela/São Sebastião – São Paulo (SP). Dos barcos da classe J24 utilizados, seis pertencem à Escola Naval e dois pertencem ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA).

Após as tratativas com a ABCHPE25 para alocação dos 23 barcos e a assinatura do contrato, no dia 1º de junho de 2011, deu-se início ao recebimento de sete barcos da flotilha do Rio de Janeiro e 16 barcos da flotilha de Ilha Bela.

## A LOGÍSTICA

O traslado dos barcos de Ilha Bela para o Rio de Janeiro aconteceu da seguinte forma: no dia 1º de julho, foi deslocada uma equipe de oficiais e praças da EN para Ilha Bela, a fim de prover os reparos necessários nas carretas de encalhe/rodoviária de cada barco e levá-las para São Sebastião.

Os 12 caminhões/carretas do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais (BtlLogFuzNav) chegaram no dia 6 de julho. Nesta data teve início a colocação dos berços sobre as carrocerias das carretas. Após as regatas da semana de Ilha Bela, os barcos HPE25 foram liberados para o traslado.

No dia 9 de julho, os barcos foram rebocados, por botes, do Iate Clube de Ilha Bela para o Porto de S. Sebastião, içados através de guindastes e colocados nos respectivos berços sobre as carretas do BtlLogFuzNav, peados, desmontados os mastros e preparados para a viagem, com destino à Escola Naval.

Nos dias 12 a 14 seguintes, os 28 barcos HPE25 e os oito barcos J24, estivados na recém-construída garagem de barcos da EN, foram preparados para inspeção do President CISM Sportsailing Comittee (PSSC), que ocorreu no dia 15 de julho.

No dia seguinte, os barcos foram colocados n’água, nas respectivas boias, prontos para receber os atletas dos 26 países participantes das competições de vela.



Equipe da Escola Naval no porto de S. Sebastião





Porto de São Sebastião – Barcos sendo içados



Barcos peados nas carretas, prontos para viagem



Barcos peados nas carretas, sendo transportados

## O APOIO ÀS COMPETIÇÕES

Para o apoio às competições foram necessárias as contratações dos serviços da Federação de Vela do Estado do Rio de Janeiro (FEVERJ) para composição das respectivas Comissões de Regatas, com profissionais especializados, e de uma empresa especializada (NAUTOS RJ) para apoiar o recebimento e entrega dos barcos alugados e sanar as avarias decorrentes dos traslados e competições.

Foram também necessárias as aquisições de sobressalentes para os barcos, boias, materiais de fundeio, materiais de apoio às comissões de regatas, carretas rodoviárias para deslocamento dos barcos em terra, bote grande para traslado das equipes da embarcação de apoio para os barcos de competição, botes médios para uso dos *umpires* e pequenos botes para montagem das raia.

Os meios navais de apoio alugados para atender às competições no mar foram os Avisos de Instrução “Guarda Marinha Brito”, “Aspirante Nascimento” (onde embarcaram as comissões de regatas – *fleet race* e *match race*) e “Guarda-Marinha Jansen” (provedor da segurança física no mar dos atletas, técnicos e comissão de arbitragem, além do auxílio no controle de área marítima), Rebocador “Laurindo Pitta” e Escuna “Nogueira da Gama”. Esses meios proporcionaram os embarques dos chefes de equipes, técnicos e atletas. O “Cisne Branco”, fundeado ao largo da Escola Naval, foi visitado pelas autoridades e imprensa.



Aviso de Instrução com a Comissão de Regata a bordo

## AS REGATAS

As regatas transcorreram em absoluta normalidade, sem registro de ocorrência SAR, de reclamações no



Navio Veleiro "Cisne Branco"

apoio das embarcações e material disponibilizado para as regatas, de ameaças à integridade física dos atletas e de indisponibilidade temporária dos meios.

No *fleet race* competiram 24 equipes, sendo cinco equipes femininas, uma mista e 18 equipes masculinas. No *match race* competiram dez equipes sendo duas mistas e oito masculinas.

As competições foram acompanhadas pelo PCSC, Commander Bram Weller, e pelo Official CISM Representative (OCR), Colonel Walter Van Velthoven.

A Comissão de Arbitragem foi composta por árbitros internacionais e nacionais, todos credenciados pela International Sailing Federation (ISAF), totalizando 13 árbitros brasileiros e três árbitros estrangeiros.

A Comissão de Dopagem estabeleceu exame *antidoping* no último dia de competição (22/07/2011). Foi realizado sorteio pelo PCSC, sendo sorteados: um velejador, timoneiro do *match race*, um velejador participante do *fleet race open* e uma velejadora do *fleet race feminino*. Todos os resultados foram considerados satisfatórios.

## A PREMIAÇÃO

A Cerimônia de Premiação foi realizada no dia 22 de julho, ao final das competições de *fleet race* e *match race*. Formaram no campo de esportes os Aspirantes, a Banda de Música e as Delegações, compostas pelos chefes de equipes, técnicos e atletas.

Primeiramente, foi chamada para receber o troféu *Fair Play* a equipe da Noruega, escolhida no último dia por votação de todas as equipes participantes. Em seguida, foram chamadas ao pódio as equipes vencedoras na seguinte sequência: *fleet race open*, *fleet race feminino* e *match race open*.

## OS RESULTADOS DAS TRÊS PREMIAÇÕES FORAM OS SEGUINTE:

*Fleet Race* na categoria *Open*, ficando a medalha de ouro com a equipe da Ucrânia (mista), a medalha de prata com a equipe do Brasil (feminina) e a medalha de bronze com a equipe da Polônia (masculina).



*Fleet Race* na categoria Feminina, ficando a medalha de ouro com a equipe do Brasil, a medalha de prata com a equipe da Polônia e a medalha de bronze com a equipe dos Estados Unidos.

*Match Race* na categoria *Open*, ficando a medalha de ouro com equipe do Brasil, a medalha de prata com a equipe da Grécia e a medalha de bronze com a equipe do Bahein.







## CONCLUSÃO

A realização das competições na Escola Naval trouxe um marco às atividades de vela. Para tanto, o esforço realizado por todos os envolvidos foi primordial.

Cabe destacar a atuação dos Aspirantes, que, durante a execução do evento tiveram, um papel fundamental em todos os setores da organização. Havia Aspirantes ajudando nos trabalhos da garagem de barcos, coordenando o embarque dos atletas, verificando

o estado dos veleiros no início e ao fim de cada dia de competição, acompanhando a imprensa que cobria o evento. Vale, ainda, ressaltar a importância dos Aspirantes que acompanharam as delegações dos países competidores, suprimindo todas as necessidades apresentadas pelos atletas.

A preocupação, a organização e o comprometimento demonstrados pela tripulação da EN foram essenciais para o sucesso da competição de vela por ocasião dos 5º Jogos Mundiais Militares – RIO2011.







## DESCOBRINDO PORTUGAL – A ESCOLA NAVAL LUSITANA

---

*Aspirante Daniel da S. Santos Parreira  
Aspirante Victor L. Meirelles de Souza  
Aspirante José Eduardo Mesquita B. Filho  
Aspirante Victor Teles Pimenta*

---

### INTRODUÇÃO

Este artigo destina-se a passar aos leitores a breve experiência vivida pelos autores na Escola Naval de Portugal, em Lisboa. Antes, porém, é mister explicar ao leitor o porquê de nossa viagem a Portugal. Não fizemos um intercâmbio comum com a Escola Naval portuguesa, mas sim uma participação na edição de 2010 das “Jornadas do Mar”, um Colóquio bienal que acontece na Escola Naval de Portugal desde 1996 com o propósito de divulgar a temática marítima e naval na

sociedade portuguesa. Estrangeiros também são convidados e, além de um grande número de brasileiros, também tivemos contato com Aspirantes franceses e espanhóis, que foram chamados para participar.

### NA OUTRA MARGEM DO TEJO – A ESCOLA NAVAL PORTUGUESA

Acompanhados do CMG (Ref-FN) José Gustavo Poppe de Figueiredo, chegamos a Portugal pelo Aeroporto de Lisboa num sábado pela manhã, dois dias antes do

início do evento, e fomos recebidos pelo Cadete Navalhas<sup>1</sup> pelo CF Engels e por um representante do Adido Naval já no saguão do aeroporto. De lá fomos conduzidos por uma viatura para a Escola Naval e para a primeira de muitas semelhanças que encontramos ao longo da viagem: tal qual a Base Naval do Rio de Janeiro fica na realidade do lado niteroiense da Ponte Rio – Niterói (Ilha de Mocanguê), a Base Naval do Tejo (onde se encontra a Escola Naval portuguesa) fica na realidade em Almada, cidade situada na margem oposta do Tejo em relação a Lisboa, do outro lado da bela Ponte 25 de Abril. No caminho descobrimos que o Cadete Navalhas nos acompanharia ao longo de nossa estadia em Portugal e que ele já havia visitado nossa Escola Naval em 2008 por ocasião da Regata Escola daquele ano, fato que tornou nosso convívio muito interessante, com uma maior troca de experiências.

Ao adentrar o portão principal da Escola Naval, vê-se um grande laço que une nossas Marinhas: à direita vê-se o retrato da Rainha D. Maria I, portuguesa, e o alvará de 1782, que criou a Companhia de Guardas-Marinha, origem da Escola Naval do Brasil; já à esquerda, encontramos a figura da Rainha D. Maria II, brasileira, e o decreto de criação da atual Escola Naval portuguesa, datado de 1835.

Passado o saguão de entrada, deparamo-nos com algo que é corriqueiro dentro de toda a Escola portuguesa: a exaltação e lembrança dos grandes navegadores portugueses do passado. Naus, Caravelas, Estátuas, Azulejos, tudo remetia a algum feito militar ou náutico referente ao período das Grandes Navegações e ao lema do Infante D. Henrique: “*Talant de bien faire*”, traduzido para nós pelos cadetes como, aproximadamente, “garantia de fazer bem feito”.

Fomos então credenciados no evento e levados ao nosso camarote, feito para quatro pessoas tal qual os de nossa Escola Naval, bem confortável e com aquecimento a gás, devido ao clima frio do inverno português.

Toda a Escola se dispõe em volta do pátio central, algo como o “pátio interno” do nosso Colégio Naval. Ela é bem menor se comparada à nossa, com aproximadamente 300 Cadetes de ambos os sexos (110 do primeiro ano, 65 no segundo e pouco menos nos anos seguintes). Ao invés de escolher um Corpo ao fim do segundo ano, eles escolhem uma especialização ao fim do primeiro ano, que são as seguintes: engenharia elé-

trica, engenharia mecânica, marinha (especializado na parte náutica, sendo por excelência o oficial de serviço no passado), fuzileiros navais ou administração naval (o equivalente da nossa Intendência).

Há algumas semelhanças na rotina, como o fato de que os primeiroanistas têm de se deslocar em acelerado e, embora não tenhamos sido capazes de acompanhar mais de perto a rotina dos Cadetes, fomos informados de que esta é bastante próxima à nossa: aulas pela manhã, educação física à tarde, tempo livre à noite (exceto para o 1º ano, que deve ficar em estudo obrigatório). O ano com maior índice de reprovações é justamente o primeiro, sendo Cálculo a matéria mais temida pelos cadetes lusitanos... Na parte física, também são encontradas muitas semelhanças, sendo, por exemplo, o teste de corrida o mais temido, não pelo seu alto nível de reprovação, mas por ser o mais exaustivo.

Entretanto, as semelhanças quanto a procedimentos e rotinas cessam por aí: todo o Corpo de Cadetes é licenciado na quinta-feira à noite para regressar na sexta, e a cada ano que se avança se ganha mais uma dessas licenças semanais (assim, o quarto ano pode ir para casa virtualmente todo dia!). A tabela de serviço é muito pequena, composta apenas de um cadete por ano por dia, sendo o serviço equivalente ao de Ajudante do Oficial de Serviço na Sala de Estado, com a escala corrida e todos os cadetes concorrendo à mesma. Assim, eles dão apenas três ou quatro serviços ao longo do ano inteiro.

Além disso, não há período de adaptação para o primeiro ano. O ano inteiro é considerado como tal! O Comodoro (equivalente do nosso Aspirante Encarregado da Adaptação) apresenta ao Comandante do Corpo de Cadetes uma lista semanal das atividades de adestramento para aprovação, que costumam ser desde instruções de tiro e de Ordem Unida acorridas de madrugada e natação utilitária (inclusive no gelo do inverno). Todas as atividades permitidas, das mais leves às mais severas, são listadas em um documento específico redigido pela alta administração naval portuguesa. Outra diferença é que os Cadetes portugueses só estão autorizados a pedir seu desligamento (processo de baixa) até o fim do primeiro ano.

O rancho deles também segue procedimentos um pouco distintos dos nossos. Não há cadetes-rancheiros, sendo o serviço efetuado e coordenado inteiramente pelas Praças. Todos esperam a entrada dos Oficiais para começar a refeição, tal como nós, mas não há formaturas para as mesmas nem qualquer procedimento para ausentar-se do recinto, exceto uma continência

<sup>1</sup> Não existe a denominação Aspirante na Marinha portuguesa, eles se chamam de Cadetes.



junto à porta. O espaço do rancho deles é também, ao mesmo tempo, salão de jogos, bar, praça d'armas e charutaria, sendo todos esses ambientes divididos entre si nos dois andares do prédio.

Há um distanciamento maior entre o 1º e o 4º anos de lá do que o que se observa aqui, pouco menos rígido do que o que observamos durante o nosso período de adaptação.

A Viagem de Instrução de Guardas-Marinha deles é menor em número de portos e em tempo de duração (dois a três meses) e é feita no Navio Escola Sagres (o nosso antigo Guanabara, comprado em 1961 da MB) ao fim do segundo ano escolar.

Notamos um elevado nível de motivação e de patriotismo entre os mesmos, e grandes preocupações quanto a possíveis cortes de orçamento e a possível saída da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), ideais crescentes no meio civil português.

Existe um número considerável de Cadetes de países lusófonos cursando na Escola Naval portuguesa, a saber: Moçambique, Angola, Cabo-Verde e Guiné-Bissau.

Por fim, mais uma curiosidade: eles não possuem espadim! O uso desse acessório foi extinto há algumas décadas por lá, muito a contragosto dos Cadetes.

### **O CONGRESSO: JORNADAS DO MAR – A NOVA ERA DOS DESCOBRIMENTOS (ESTRUTURA)**

Durante os cinco dias do evento, tivemos apresentações sobre os mais variados temas: da influência do mar na literatura portuguesa, passando pela integração do mundo lusófono e guerra cibernética. Tivemos até uma explicação sobre o Submarino Nuclear brasileiro, feita por uma estudante brasileira da Universidade Paulista (UNIP), com apoio da Empresa Gerencial de Projetos Navais e do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo!



Visitação à Fragata Bartolomeu Dias.



Pode-se dizer que o Colóquio é extremamente variado em relação à temática. Tínhamos temas relacionados à geopolítica, estratégia, história, engenharia, física e até biologia marinha (o acompanhamento das populações de uma espécie de peixe nativa do Mar Mediterrâneo). As apresentações aconteciam em dois períodos, de manhã e à tarde, em três auditórios diferentes, e tinham suas seções presididas por oficiais ou professores da área, os quais sempre faziam considerações ao final das apresentações e iniciavam a sessão de debates.

O interesse dos portugueses quanto aos trabalhos na área de estratégia era enorme, em especial dos oficiais da Escola. Fomos muito questionados sobre os rumos que o Brasil pretendia tomar com o reaparelhamento de suas Forças Armadas e com a descoberta do Pré-Sal. Era notável o brilho em seus olhares ao examinarem nossos mapas e gráficos descrevendo as variadas riquezas brasileiras.

Pudemos notar que os lusitanos dão uma importância extrema aos planos de extensão de sua Zona Econômica Exclusiva, que, se realmente aprovada pela Organização das Nações Unidas, garantirá a eles um “território marítimo” quase três vezes maior que sua área continental.

Como iniciativas internacionais, além da participação em manobras militares da OTAN, os portugueses dão um valor imenso à Comunidade dos Países de Lín-

gua Portuguesa, vendo-a como uma iniciativa nacional de grande relevância internacional e como sendo de grande valia no quesito ligação Europa – resto do mundo. Em quase todos os debates dos quais tomamos parte, ouvimos menção a ambas as organizações como sendo essenciais para o país.

### **O CONGRESSO: JORNADAS DO MAR – A NOVA ERA DOS DESCOBRIMENTOS (O TRABALHO)**

Estávamos inscritos na categoria Relações Internacionais em nível de graduação (1º escalão), uma das seis disponíveis. Os colóquios deveriam constar de três partes: resumo do trabalho, o trabalho e sua apresentação. O congresso também contava com uma premiação para o melhor trabalho de cada categoria.

Tivemos aproximadamente três meses para confeccionar o trabalho que, obviamente, não poderia deixar de explorar as vastas potencialidades de nosso país. O mesmo encontra-se em forma de artigo nesta edição da Revista. Ao redigirmos o trabalho nos deparamos com a grande dificuldade de explicar de maneira compacta e coesa um tema calcado na política nacional para um público que, apesar de ter predominantemente o mesmo idioma, é estrangeiro.

A apresentação ocorreu na manhã da quarta-feira e durou 25 minutos. Tivemos que ser bastante concisos,



Nossa delegação e os Almirantes Comandante da Escola Naval Portuguesa (à direita da foto) e Diretor do Colóquio Jornadas do Mar (à esquerda)

mas, felizmente, o tempo foi suficiente. Na sessão de perguntas, que ocorreu após a apresentação, tivemos a grata surpresa de saber que o nosso trabalho foi o que mais despertou interesse dos espectadores, sendo a fase de debates muito profícua, tanto para nós quanto para os presentes, tendo sido interrompida apenas para a ida ao almoço. Ao final, recebermos cumprimentos das autoridades e das outras pessoas presentes.

Fomos acompanhados na mesa de debates pelos demais palestrantes da manhã, oriundos de uma faculdade portuguesa e do King`s College de Londres, que tinham apresentado trabalhos de teor semelhante, tratando de geopolítica portuguesa.

Ao final de nossa participação no evento, fomos premiados como o melhor trabalho em nossa categoria, que era também a mais concorrida. Ao constatar-mos o elevado grau técnico de nossos concorrentes, os quais prestigiamos em suas apresentações, ficamos orgulhosos de ter bem representado a Marinha e o Brasil.

### **O CONGRESSO: JORNADAS DO MAR – A NOVA ERA DOS DESCOBRIMENTOS (EVENTOS SOCIAIS)**

Além das atividades acadêmicas, tivemos também uma série de eventos culturais ao longo da semana para os participantes. A sessão de abertura das Jorna-

das também foi a Abertura do Ano Letivo de 2010-11 da Escola Naval (ainda que fosse novembro e as aulas tivessem se iniciado em setembro, os portugueses sempre buscam utilizar das Jornadas para iniciar o ano oficialmente, prova da grande importância que atribuem a esse evento), com a participação de um representante do Ministério da Defesa português e do Chefe do Estado Maior da Armada (maior autoridade naval do país). Logo após tivemos a apresentação das “Tunas Acadêmicas”, espécie de grupo teatral universitário que é tradicional nas universidades portuguesas.

Também tivemos a oportunidade de visitar a Fragata Bartolomeu Dias e verificar quão modernas são nossas próprias Fragatas Classe Niterói pós-MODFRAG, que nada deixam a desejar a suas congêneres portuguesas. Notável mencionar a pequena distância entre a Escola Naval, a base de abastecimento da Marinha, a sede da Esquadra e o Grupamento de Fuzileiros Navais portugueses: todas essas Organizações Militares estão no mesmo complexo, a Base Naval de Almada, a uma distância de minutos entre si.

No mesmo dia, à noite, fomos para um jantar formal no Clube Naval português (no qual a participação é restrita apenas aos Oficiais oriundos da Escola Naval), localizado no centro de Lisboa, onde começamos a ter maior contato com os Aspirantes/Cadetes de ou-



tras nacionalidades (dois da França e dois da Espanha).

Muito aprendemos com ambos os pares: com os espanhóis, sobre a cultura de seu país, suas visões sobre o mundo e sobre as sérias questões internas de seu país. Já com os franceses, descobrimos fatos curiosos em sua rotina, que é radicalmente diferente da nossa: não há nenhum tipo de norma quanto à arrumação dos camarotes nem inspeção dos mesmos, ganha-se a estabilidade empregatícia já como Aspirante, há várias atividades operativas durante as madrugadas e finais de semana e, por fim, pode-se dormir durante as aulas, algo que causou muita estranheza a nós e aos portugueses.

No dia seguinte, tivemos a oportunidade de assistir a Banda da Armada, versão portuguesa da nossa Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais, em conjunto com o Corpo de Cadetes.

Tivemos a oportunidade também de visitar o Corpo de Fuzileiros Navais local, onde pudemos ver alguns materiais que eles utilizam e uma apresentação de uma manobra de *Fast Rope*, que consiste em um desembarque rápido de um helicóptero, por um cabo, sem peação.

Participamos também, por fim, de outro jantar formal, desta vez na residência oficial do Ministro de Estado da Defesa, o magnífico Forte de São Julião da Barra, onde assistimos à apresentação de várias músicas tradicionais portuguesas, em especial do fado. Esse jantar foi o desfecho formal do Colóquio.

Nos dias finais do evento, entregamos as lembranças que levamos do Comando da Escola Naval às autoridades estrangeiras presentes, o que gerou grande e agradável surpresa dentre os Oficiais estrangeiros, que não esperavam tal iniciativa.



Entrega de lembranças ao Comandante da Escola Naval Portuguesa, pelo CMG (Ref-FN) Gustavo



Apresentação do trabalho

Após a conclusão do evento, antes de retornarmos ao Brasil, tivemos a oportunidade de comparecer a um baile da Escola Naval portuguesa, que comemorava o encerramento do evento e a iniciação do primeiro ano ao Corpo de Cadetes. Nesse evento compareceram vários participantes das Jornadas do Mar e membros da sociedade local. Além de podermos estreitar ainda mais os laços de amizade com nossos amigos portugueses, podemos observar como os jovens de lá se divertem e as diferenças entre nossas culturas.

## CONCLUSÃO

Com o fim do evento e a sensação do dever cumprido de representar nosso país, nos despedimos de nossos anfitriões europeus e embarcamos de volta para o Aeroporto do Galeão com a certeza das imensas semelhanças que unem nossos países e nossas Marinhas, seja nas tradições do passado, nas atitudes no presente ou no projeto para o futuro. Que os laços que unem Brasil e Portugal continuem firmes e perenes, especialmente através do meio que os ligou no início de nossa história: o mar!

# JORNADAS DO MAR 2010

## Prémios

Área	Escalão	Trabalho	Nome do Participante	Instituição
Área da Matemática, da Modelação e da Engenharia	2º	Sistema Inteligente de Bloqueio da Luz - Intelligent Light Blocking System (ILIS) - Prova de Conceito.	Tiago Alves Rodrigues	Escola Naval - Departamento de Engenharia Naval, Ramo de Mecânica
	2º	Projecto de uma antena planar para aplicação de telemetria em ambiente naval	Germano Gonçalves Capela Nuno Pezcinha Santos	Escola Naval - Departamento de Engenharia Naval, Ramo de Armas e Electrónica
Área da Geografia, da Oceanografia, do Ambiente e das Ciências Naturais	2º	Three-dimensional Modeling of the Seasonal Variation of Phytoplankton and Zooplankton in the Iberian Upwelling System	Rosa Reboreda Louza	Universidade de Aveiro - Departamento de Física - Centro de Estudos do Ambiente e do Mar
Área da História e da Sociologia	2º	A ilha de Moçambique de Setecentos: os testamunhos de Frei João dos Santos e António Bocato	Maria Paula Bastião	Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e Universidade dos Açores - Centro de História de Além-Mar
Área das Relações Internacionais, do Direito e da Estratégia	2º	Preferências sobre o Mar: Rumo a uma global governance dos Oceanos.	Pedro Ferreira da Cunha	Universidade do Porto - Faculdade de Direito
	1º	Pensando no Brasil do Século XX: No Mar, um Cenário de Oportunidades	Daniel Santos Pereira José Eduardo Barbosa Filho Victor Luiz Mendes de Gours Victor Teles Pereira	Escola Naval do Brasil
Área da Ciência Militar	2º	Perfil lipídico dos militares da Marinha	Mobás dos Santos Henriques	Escola Naval - Departamento de Médicos Navais
Área da Economia e Gestão	2º	O Cluster Marítimo Português: Estrutura, Planeamento e Inovação	Regina Salvador Ana Ferreira Abel Simões	Universidade Nova de Lisboa Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
	1º	Modelo de gestão estratégica	Idílio Marques Fernandes	Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração

Quadro publicado na Revista da Armada Portuguesa



# PENSANDO NO BRASIL DO SÉCULO XXI: NO MAR UM CENÁRIO DE OPORTUNIDADES

---

*Aspirante Daniel da S. Santos Parreira  
Aspirante Víctor L. Meirelles de Souza  
Aspirante José Eduardo Mesquita B. Filho  
Aspirante Victor Teles Pimenta*

---

*Este artigo foi escrito para o Congresso Jornadas do Mar, evento organizado pela Marinha portuguesa, ocorrido em novembro de 2010. Concorreu na área de Relações Internacionais, Direito e Estratégia, no nível 1º Escalão (nível superior), recebendo a premiação de melhor trabalho de sua categoria.*

## INTRODUÇÃO

A República Federativa do Brasil, conhecida simplesmente como Brasil, é um país sul-americano situado majoritariamente no Hemisfério Sul e totalmente no Hemisfério Ocidental. É, juntamente com os Estados Unidos da América, o único país que se encontra entre os cinco primeiros lugares nos rankings de população e território, ficando em quinto lugar em ambos os quesitos.

Seu litoral estende-se por quase 7500 km, desde o Rio Oiapoque, na fronteira entre o Estado do Amapá e a Guiana Francesa até o Arroio Chuí, na divisa do Rio Grande do Sul com o Uruguai. Além de seu território continental de mais de 8,5 milhões de Km<sup>2</sup>, possui também uma série de ilhas oceânicas, a saber: o Arquipélago de São Pedro e São Paulo, Fernando de Noronha, Trindade e Martim Vaz, no Espírito Santo, e um complexo de pequenas ilhas e corais chamado Atol das Rocas. Tais ilhas, além de reservas biológicas extremamente ricas, são importantes bases estratégicas de valor no Atlântico Sul, que conferem ao Brasil uma imensa Zona Econômica Exclusiva, que em muito contribui para o incremento do Poder Marítimo brasileiro, com o fornecimento de grandes recursos naturais em alto mar.

Neste trabalho, serão divulgadas as perspectivas futuras do Brasil, que finalmente fizeram o “país do futuro”, como ele era conhecido entre seus habitantes desde a década de 50, a ser seriamente avaliado pelo mundo como uma das futuras potências do Sécu-

lo XXI. Daremos grande ênfase à influência do Mar neste processo, mostrando a grande importância atual e histórica que ele possui na formação do Brasil atual, além do papel extremamente relevante que ele certamente terá no futuro.

## RESUMO HISTÓRICO

*“A vinte e dois de abril  
Do ano mil e quinhentos  
Foi descoberto o Brasil  
Graças aos descobrimentos.*

*Pedro Álvares Cabral  
Que a grande armada conduz  
Descobre-o por Portugal  
Chamando-lhe “Vera Cruz”.*

*Na história relatada  
Por Pêro Vaz de Caminha  
Há beleza retratada  
Que o Brasil então já tinha.*

*E três séculos marcaram  
A presença portuguesa  
Onde muitos consumaram  
Grande prestígio e riqueza.*

*Mas D. Pedro seu regente  
Em gesto heróico se zanga  
E o decreta independente  
No Grito do Ipiranga!*

*Desde então os dois países  
Pela paz deram as mãos  
Mantendo as fortes raízes  
Entre dois Povos irmãos!”*

*(Euclides Cavaco)*

Tudo começa em Ceuta, 1415. Após a conquista daquela cidade aos mouros, os príncipes da *Inclita Geração* portuguesa curvavam-se orgulhosos perante seu pai, El-Rei D. João I, e eram ordenados cavaleiros. Estes quatro homens, bem como seus descendentes, seriam os mentores de um dos mais espetaculares empreendimentos da humanidade. Por mares nunca dantes navegados, Portugal expandiu a Fé e o Império ao longo do Atlântico, através do Índico ainda além da Taprobana.



Conquista de Ceuta, óleo de Rocha Vieira

Sob a batuta de D. Henrique, *O Navegador*, com as riquezas da Ordem de Cristo, o incentivo da burguesia e o apoio do Trono, foi organizado o mítico centro de estudos náuticos conhecido como a Escola de Sagres, e implementada uma forte política de expansão marítima, mantida por toda a Dinastia de Avis. Esta expansão culminou com Vasco da Gama atingindo Calicute, nas Índias, em 1498. Contudo, enquanto a Coroa Portuguesa contornava a África, Cristóvão Colombo descobriu a América para os Reis Católicos de Espanha, a 12 de outubro de 1492. Isto pôs em cheque a segurança da rota portuguesa pelo Atlântico Sul. A intranquilidade portuguesa só acabou em 1494, com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, que estabelecia o domínio português a oriente do meridiano que distava 370 léguas a oeste de Cabo Verde.

É assim que se apresenta o processo histórico que levou a Descoberta do Brasil: como uma base/entrepósito de controle de uma área marítima (Atlântico Sul), demarcada a partir de um arquipélago (Cabo Verde), fruto de uma expansão marítima (Grandes Nave-

gações). Desde cedo, a futura nação brasileira esteve ligada ao mar e assim se manteve ao longo de toda sua história.

Chega-se, assim, a 1500. Pedro Álvares Cabral aporta com suas naus e caravelas na costa do atual Estado da Bahia, no Nordeste brasileiro. Inaugura-se o Período Colonial. Seguidamente, a América Portuguesa pôs-se a fornecer itens para o mercado europeu, primeiro o Pau-Brasil, que nomeou a nova terra de forma definitiva e que rapidamente atraiu corsários, principalmente franceses. As capitânias, distritos através dos quais estava organizada a administração portuguesa, eram impedidas de se comunicarem entre si e com a sede colonial, Salvador, por via terrestre, por ordens expressas da Coroa e por gigantescas barreiras geográficas. Tais comunicações deveriam, obrigatoriamente, se dar por mar, tal como o povoamento da terra e as relações entre a colônia e a metrópole. Frei Vicente do Salvador, ao escrever a primeira *História do Brasil*, em 1627, escreve que os portugueses “arranhavam a costa como caranguejos”. Desde tal época, estava reconhecido o caráter marítimo do Brasil.



Desembarque de Pedro Álvares Cabral em Porto Seguro, óleo de Oscar Pereira da Silva

Com a colonização efetiva veio o início da produção de açúcar, a grande riqueza agrícola do Brasil colônia. Um dos fatores que selecionaram as áreas de produção açucareira era a facilidade de transporte da mercadoria para a Europa, com correntes e ventos favoráveis. Estes ajudaram, decisivamente, a tornar Pernambuco no maior pólo mundial da produção de açúcar até

meados do Século XVII. Tamanha riqueza novamente atraiu a cobiça estrangeira. Pelo mar, os invasores Franceses e Holandeses tentaram desenvolver colônias no Brasil, mas malograram em seus esforços, sempre sendo bloqueados e/ou confrontados com reforços trazidos por armadas portuguesas, como a famosa luso-espanhola “Jornada dos Vassalos”, na reconquista de Salvador aos holandeses durante o período da União Ibérica, em 1625.

No início do Século XVIII, com a descoberta de metais preciosos na Capitania de Minas Gerais, modificou-se por completo a organização econômica do Brasil.

Todos os esforços voltaram-se para a produção e tributação do ouro e diamantes das minas. Por ser o porto de abastecimento das regiões auríferas e o de exportação do ouro para Portugal, a própria capital da Colônia foi movida de Salvador para o Rio de Janeiro pelo Marquês de Pombal, a fim de aumentar a fiscalização.

No alvorecer do Século XIX, a monarquia portuguesa encontrou-se em grave perigo. O Imperador dos Franceses, Napoleão I, impunha à Europa sua política de Bloqueio Continental ao comércio inglês. D. João, o Príncipe Regente, resolve abandonar Lisboa e seguir para o Rio de Janeiro, junto com toda a Corte portu-



Chegada da Família Real portuguesa ao Rio de Janeiro em 7 de Março de 1808, óleo de Geoffrey Hunt





Combate Naval do Riachuelo, óleo sobre tela de Victor Meirelles

guesa, sob escolta da Marinha Real Britânica. Aporta primeiro em Salvador, e lá redige um dos mais importantes decretos da história do Brasil, A Abertura dos Portos às Nações Amigas. No próprio nome da medida torna-se claro o caráter naval da sociedade brasileira. É por mar que o Brasil comercializava e se comunicava com o mundo.

Segue-se um período de forte turbulência política, no Brasil e na Europa. D. João revida as agressões napoleônicas ordenando expedições navais que tomam de assalto a Guiana Francesa e o atual Uruguai, incorporado sob o nome de Província Cisplatina. Em 1821, D. João VI se vê obrigado a regressar a Portugal pela Revolução do Porto. Deixa como regente do Brasil seu filho, D. Pedro, que leva a cabo a independência do Brasil, nas *Margens Plácidas do Ipiranga*, a 7 de setembro de 1822.

Houve resistência por parte de muitos contingentes portugueses estacionados no Brasil e de alguns governos provinciais, especialmente no antigo Estado do Maranhão e Grão-Pará, que tinham laços mais estreitos com Lisboa do que com o Rio de Janeiro. Para unificar um país que se estendia do Prata até o Amazonas, D. Pedro I, já como Imperador do Brasil, utilizou-se largamente do uso de mercenários ingleses para debe-

lar os focos de resistência lusitanos. Os mais famosos, os Almirantes Cochrane e Taylor, foram, respectivamente, responsáveis pela libertação da Bahia e do Maranhão e a perseguição da Frota Portuguesa através de todo o Atlântico até que esta entrasse na Barra do Tejo, quando, após uma salva em homenagem à Portugal, retornou ao Brasil, agora livre do domínio lusitano, graças ao arrojo, rapidez e mobilidade que a esquadra e o mar conferiram às tropas imperiais. O Império sempre manteve uma Marinha forte e operante, que se mostrou crucial para manter a unidade territorial legada por Portugal. Os conflitos regionais que explodiram após a abdicação de D. Pedro I, e mesmo antes, foram todos debelados por ações combinadas de bloqueios navais e por tropas trazidas a bordo da Esquadra.

Foi também graças a disputas navais que o Brasil entrou em seu maior conflito, a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, visando manter abertas as vias de comunicação, através da Bacia do Prata, até a Província de Mato Grosso. E foi mesmo o apresamento de um navio, o *Marquês de Olinda*, que provocou a Guerra, que também teve seu ponto de inflexão marcado pela vitória do Almirante Barroso na Batalha Naval do Riachuelo, em 11 de junho de 1865.

Nas discussões diplomáticas que se seguiram, tanto no encerramento da Guerra quanto na demarcação das outras fronteiras terrestres no período republicano, a tradição brasileira de uma marinha forte, legada pelo Império, seria decisiva. Como disse Rio Branco: “É muito bom discutir acordos tendo por trás de si uma esquadra com credibilidade”. Nessa época foram definidas as fronteiras do Brasil com seus vizinhos sul-americanos, incluindo a compra do Acre à Bolívia e, também, a devolução da Ilha de Trindade pelo Reino Unido ao Brasil, após a intercessão do monarca português D. Carlos I, que apresentou documentos da época colonial que comprovaram o direito brasileiro às ilhas, evitando a evolução do caso para algo similar ao que as Malvinas/Falklands têm hoje.

Posteriormente, o Brasil se viu envolvido nas duas Guerras Mundiais. Em ambas, foi o afundamento de navios mercantes brasileiros por submarinos alemães que arrastou o país para o conflito e, a despeito da participação da Força Expedicionária Brasileira nos combates na Itália, mais brasileiros morreram no mar do que em terra, nestas guerras.

O Brasil chega, assim, ao Século XXI, repleto de exemplos históricos da importância que o mar tem para a nação. Certamente tal importância pode ser corroborada por inúmeros dados e atividades que se desenvolvem no momento em nosso amplo espaço marítimo, nossa imensa Amazônia Azul em pleno oceano Atlântico, o mesmo Mar Tenebroso que a *Íncrita Geração* ousou desafiar seis séculos atrás e que, em última análise, gerou este impávido colosso que hoje é o Brasil.

## A ECONOMIA BRASILEIRA: UMA VISÃO GERAL

Sendo, de acordo com o FMI, a oitava maior do mundo (2010), a economia brasileira credita sua força à sua diversidade, aos avanços recentes em áreas-chave, como a indústria aeronáutica e petrolífera, ao grande mercado de consumo em expansão pelo aumento da renda *per capita* e ao *boom* nos preços das *commodities* agrícolas e minerais de produtos para a exportação, como por exemplo, a soja e o minério de ferro. Potência mundial na agricultura e em recursos naturais, o Brasil atravessa sua maior fase de crescimento das últimas três décadas. As perspectivas melhoraram ainda mais, com as recentes descobertas de hidrocarbonetos nas águas ultra profundas do Pré-Sal, ao longo da costa sudeste do país.

A produção agrícola correspondia a 4,53 % do PIB brasileiro em 2007 e é uma das maiores do mundo, sendo voltada principalmente, para exportação, tendo entre suas principais culturas a soja, da qual possui cerca de 35% da produção mundial quando se trata de grãos e 25% quando se trata de farelos segundo dados da OMC. Outros grandes destaques na agropecuária brasileira são a produção de açúcar com 42% da produção mundial, café, com 26% e suco de laranja 80% e etanol 51%. [1]

Isso coloca o setor do agronegócio em destaque na balança comercial brasileira, mesmo com os subsídios e as barreiras comerciais praticados pelos países desenvolvidos.

Outro importante setor da economia brasileira é a mineração no qual tem maior destaque o quadrilátero ferrífero, em Minas Gerais e a serra de Carajás onde se localiza o Programa Grande Carajás, a mais rica reserva mineralógica e a maior área de ferro de alto teor do mundo, explorado pela Companhia Vale do Rio Doce, campeão mundial em produção de minério de ferro.



Serra de Carajás, a maior mina a céu aberto do mundo

Para escoar toda essa produção mineral e agrícola utiliza-se principalmente o mar. Carajás, por exemplo, serve-se do Porto de Itaqui, no Maranhão, construído especificamente para atendê-la, assim como o Porto de Paranaguá é utilizado para exportar a Soja do Cerrado e o Porto de Tubarão, no Espírito Santo, para escoar o Ferro de Minas Gerais.





Porto de Santos, o maior da América Latina

Apesar do grande espaço físico para a atividade pesqueira no Brasil, ela ainda não tem relevância a nível mundial no início deste século, porém ainda possui muito potencial o qual será citado posteriormente.

O turismo é uma forte atividade tendo maior destaque as áreas litorâneas, Ceará, Rio Grande do Norte, Fernando de Noronha, Bahia, Rio de Janeiro e a região sul do Brasil são os destinos que sempre tomaram conta dos sonhos dos turistas e na atualidade se torna realidade. Vale ressaltar o grande enfoque marítimo do turismo (externo e interno) no Brasil, como as belíssimas praias do Nordeste (incluindo as ilhas de Fernando de Noronha e Abrolhos), além do mundialmente conhecido Rio de Janeiro, com sua baía e praias, e do litoral de Santa Catarina e sua bela capital, Florianópolis.

Apesar dos recentes esforços das maiores economias do mundo em encontrar uma forte de energia alternativa para o Petróleo, tal ainda não pode ser vislumbrado em curto prazo. Nesse aspecto, o Brasil está numa posição privilegiada, dado os seus conhecimentos em combustíveis alternativos e a atual auto-suficiência em Petróleo.

Para completar o quadro, em 2007 a Petrobras anunciou a descoberta de petróleo e gás natural na ca-

mada denominada Pré-sal que posteriormente verificou-se ser um grande campo petrolífero, estendendo-se ao longo de 800 km na costa brasileira, do estado do Espírito Santo ao de Santa Catarina, abaixo da camada de sal (rocha salina). O primeiro óleo do pré-sal foi extraído em 2008 e alguns poços como Tupi estão em fase de teste.





O Brasil é o país mais avançado no que tange a tecnologia sobre o etanol, energia renovável e que polui o meio-ambiente muito menos do que os combustíveis fósseis. Possui a segunda maior produção e é o primeiro em exportação. No país, o etanol é um substituto viável para a gasolina desde os anos 70.

Mas o Brasil possui imensas riquezas biológicas. Em 1992 já dizia o biólogo americano, Edward O. Wilson “a biodiversidade é uma das maiores riquezas do planeta, e, no entanto, é a menos reconhecida como tal”. No Brasil não pode ser diferente. Ela é melhor expressa no país pelas exuberantes Amazônia verde e azul e pelo Pantanal regiões que possuem grande valor para a economia brasileira, mesmo que não diretamente, com benefícios indiretos e potenciais.

Este enorme potencial é devido aos diferentes tipos de biomas e climas existentes o que nos leva às seguintes estatísticas mundiais: o maior número de mamíferos, de peixes de água doce e de vegetais, segundo maior de anfíbios, terceiro maior de aves e o quinto maior

de répteis. Os números impressionam, mas, segundo estimativas aceitas pelo Ministério do Meio Ambiente, eles podem representar apenas 10% da vida no país, dado a imensidão de áreas de difícil acesso, como regiões isoladas da Amazônia, aonde, virtualmente, só se chega pelos rios, verdadeiras estradas daquela região.

A população brasileira ocupa principalmente a parte oriental do território, mais próxima a costa, e é bastante heterogênea no que tange a tipos étnicos, mas extremamente unida e harmônica. Ela fala virtualmente o mesmo idioma em todas as regiões, 98 % da população se comunica usando o português, o restante são dialetos indígenas e línguas como o alemão e o italiano que são falados por imigrantes em pequenas áreas rurais isoladas.

É senso comum no Brasil que a identidade nacional surgiu da junção do indígena ameríndio, do negro escravo e do branco colonizador. Herdou de seus descobridores seu jeito aventureiro e explorador, dos africanos o espírito trabalhador e a simpatia e dos in-



Comparação Territorial entre a Amazônia brasileira e a Europa

dígenas o amor a terra e o instinto de preservação a natureza que até os dias de hoje contribui e muito para a situação do país na atualidade.

No aspecto cultural podem-se incluir às etnias anteriores os italianos, os alemães e os japoneses, principalmente, que tiveram grande contribuição na gastronomia, folclore, música e artesanato, através da forte imigração da primeira metade do Século XX. O país possui, por exemplo, a maior população de descendentes de italianos e japoneses fora de seus países de origem.

## EXERCENDO SUA SOBERANIA: A POLÍTICA BRASILEIRA PARA O MAR

O Brasil, como signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar (CNUDM), é subordinado às diretrizes do tratado no que condiz aos termos presentes, como o direito sobre o mar territorial, o conceito de zona econômica exclusiva, os direitos sobre o solo e subsolo do leito oceânico e da plataforma continental, sendo esta última a que mais desperta o interesse do país sobre o uso do seu mar territorial. A convenção fixou em 12 milhas o limite do mar territorial contíguo ao território nacional costeiro, onde se estende a soberania do Estado nacional. Além disso, o país também tem direitos no que condiz a exploração de recursos naturais, tanto na superfície, dentro do mar, no solo e subsolo do leito oceânico por uma área de 200 milhas, chamada de Zona Econômica Exclusiva (ZEE). O Brasil já exerce seu direito sobre seu mar territorial e sobre sua zona econômica exclusiva. É nessas áreas que o país produz mais de 80% de demanda petrolífera e realiza 95% de seu comércio exterior e intrarregional, além da pesca e atividades de turismo e transporte de passageiros. Quanto à plataforma continental, ficou estabelecido que o Estado costeiro exercesse jurisdição e direito soberano de recursos naturais até a margem continental, ou seja, até a borda da plataforma continental, porém com o limite de 200 milhas a partir da linha base. Vários estados, no entanto, possuem uma plataforma continental mais extensa que a aceita na convenção, e esta fornece subsídios para que os estados interessados possam reivindicar o aumento de seu controle sobre essas extensões fora dos limites pré-estabelecidos no tratado. O Brasil foi um desses estados e em 2004 entrou com um pedido na Comissão de Limites da Plataforma Continental, estabelecida na convenção. Um estudo detalhado

sobre a extensão da plataforma continental brasileira teve início em 1987, a fim de estabelecer o limite exterior da plataforma continental no seu enfoque jurídico, ou seja, determinar a área marítima além das 200 milhas na qual o Brasil poderá exercer direitos de soberania sobre exploração de recursos naturais na água, solo e subsolo marinhos. Esse projeto é denominado de Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC).



O levantamento identificou as regiões em que a plataforma continental se estende a além das 200 milhas náuticas onde, portanto, o direito de exploração dos recursos do solo e do subsolo é exclusivo do Brasil.

Em algumas regiões, a incorporação de zona marítima pode chegar a 350 milhas. Todo o estudo foi realizado em conjunto entre a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), órgão da Marinha do Brasil, a Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras) e a Comunidade Científica. A área reivindicada corresponde a cerca de 960 mil Km<sup>2</sup>, e somada a ZEE, totaliza-se cerca de 4,4 milhões de Km<sup>2</sup> a área marítima sob jurisdição brasi-

leira, correspondendo a aproximadamente metade do território nacional. Toda esta área está sendo chamada de Amazônia Azul, devido a sua riqueza natural e sua extensão comparáveis a Amazônia Verde. O projeto é encabeçado por uma Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e tem como base o artigo 76 da CNUDM. O estudo apresenta vários conceitos geodésicos, hidrográficos, geológicos e geofísicos de natureza complexa, demandando um longo tempo de estudo e processamento de dados dos componentes coletados e mapeados ao longo da extensa área de 7.367 km da costa brasileira. Os investimentos já demandaram cerca de US\$ 70 milhões, sendo a metade desses recursos custeados pela Petrobras. Além do LEPLAC, vários outros projetos foram incorporados à política brasileira para o mar, com especial destaque para a ocupação permanente do arquipélago de São Pedro e São Paulo (Programa Arquipélago), desenvolvendo ali um amplo sistema de pesquisas científicas no âmbito marinho chefiados por especialistas brasileiros; o projeto de Recursos Vivos da ZEE (REVIZEE), que visa equacionar e harmonizar as atividades pesqueiras no mar brasileiro em prol do bem-estar da nossa sociedade; o Projeto de Recursos Minerais da Plataforma Continental (REMLAC), que tem como carro chefe a exploração de possíveis sítios de recursos mineralógicos no solo da plataforma continental, como nódulos polimetálicos e crostas manganésíferas. Além disso, os investimentos na área da plataforma tende a crescer ainda mais com a recém-descoberta da camada do Pré-Sal, projetando o Brasil como grande produtor e refinador de petróleo diante do cenário mundial. É claro que, dentro das diretrizes das políticas brasileiras para o mar, há a questão da defesa, que se mescla a um programa nacional mais amplo, chamado de Estratégia Nacional de Defesa, envolvendo as três Forças Armadas e toda a sociedade brasileira. A END organiza-se em três esferas estruturantes. A primeira diz respeito ao papel das Forças Armadas em sua organização, distribuição e aparelhamento, a segunda a reorganização da indústria nacional de defesa, a fim de apoiar e estruturar as Forças Armadas na produção e pesquisa de tecnologias de domínio nacional, e como conseqüente, o arrasto de vários setores industriais brasileiros, e a terceira condiz ao efetivo das Forças Armadas e sobre o futuro do Serviço Militar Obrigatório. A Marinha do Brasil, imbuída na tarefa de segurança das águas jurisdicionais brasileiras, se insere na END através do 'Plano de Articulação e de Equipamento da Marinha do Brasil' (PEAMB), que estabelece projetos e metas

para o reaparelhamento, expansão e redistribuição de suas Organizações Militares, bem como o incremento e capacitação de seu efetivo. É dividido em dois volumes, um atinente ao Equipamento e Articulação e outro ao Detalhamento dos projetos da Marinha. O primeiro especifica os Projetos Individualizados (PI) da Marinha necessários para a adequação à END, bem como aquisição de meios, reorganização dos efetivos militares e civis, readequação dos meios e organizações militares navais, aeronavais e de fuzileiros navais, com especial destaque a criação de uma segunda esquadra, sediada no litoral norte do país, e a uma segunda divisão de fuzileiros navais. Além disso, o projeto chave da Marinha do Brasil para a PEAMB já se encontra em execução: a construção do submarino nuclear e da base de submarinos convencionais e nucleares de Itaguaí-RJ. Outro ponto chave que contribuirá para o controle da Amazônia Azul e que está em fase de estudo é o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que será implementado em conjunto com a Força Aérea. Como previsto na END, as três forças deixam de trabalhar individualmente para que em conjunto, possam ter um maior, melhor e mais organizado controle das atividades em nossas fronteiras, tanto terrestres, aéreas e marítimas. O SisGAAz segue os moldes do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), gerenciado pelo Exército. A END prevê uma ampla rede de informações e pesquisa, algumas já em desenvolvimento, como o veículo lançador de satélites da Força Aérea e o do submarino nuclear da Marinha. Há, nesses projetos, a participação efetiva de univer-



Estação Antártica Comandante Ferraz



sidades e centros de pesquisas de excelência, visando justamente o fortalecimento da indústria nacional de defesa e todos os setores que a apóiam. Um exemplo bem sucedido de parceria é o Projeto Antártico Brasileiro (PROANTAR), um convênio entre a Marinha, a Força Aérea e vários centros de pesquisa nacionais.

O projeto tem como objetivo o desenvolvimento de pesquisas científicas sobre a fauna e flora da região, bem como os fenômenos naturais e meteorológicos que lá ocorrem e a sua repercussão no território brasileiro. O Brasil mantém uma base de pesquisa, a Estação Antártica Comandante Ferraz, instalada na Ilha do Rei George, na Baía do Almirantado, em 1984. Além dos objetivos científicos, o Brasil tem por objetivo preservar seus direitos no continente, que de acordo com o Tratado da Antártida, exige a realização substancial de atividade científica na região. O PROANTAR, ao longo dos anos, realizou significativas pesquisas sobre o clima da região, bem como os aspectos físico-morfológicos e sobre a vida marinha da Antártida, contribuindo de sobremaneira para o entendimento dos complexos sistemas climáticos que compõem o planeta. O PROANTAR é gerenciado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), o mesmo órgão responsável pelo LEPLAC, tendo esses dois projetos estreito envolvimento com as aspirações marítimas brasileiras. O órgão é coordenado pelo comandante da Marinha do Brasil, integrado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e tecnológico (CNPq) e ao Ministério do Meio Ambiente. A Marinha apóia a missão brasileira na Antártida através de seus dois navios polares, NApOc Ary Rongel e o NPo Almirante Maximiano, subordinados a Diretoria de Hidrografia e Navegação, além do apoio de aeronaves baseados nesses navios.

## CAPACIDADES DO BRASIL

Um gigante não pode apenas ficar olhando para o chão, ou para seu passado. Antes de mais nada, para honrar o título de impávido colosso que lhe foi atribuído, deve olhar para o futuro com confiança, com a certeza de que suas potencialidades lhe fornecerão um futuro promissor.

O plano de grandeza brasileiro alicerça-se em três pilares principais: Seu Povo, Sua Amazônia Verde e sua Amazônia Azul. As características do povo brasileiro já foram apresentadas anteriormente: seu potencial criativo é indispensável para qualquer sonho de grandeza desta nação, podendo-se dizer tranquilamente



Vista do Complexo de Brucutu, em Minas Gerais, é considerada a maior usina de ferro do mundo

que em nossas veias corre o sangue dos desbravadores e aventureiros que tornaram este país possível.

Em relação à Amazônia Verde podemos listar, dentre inúmeras potencialidades já amplamente divulgadas em estudos diversos mundo afora, as seguintes:

- Corresponde a 1/3 das florestas do mundo, numa área equivalente a metade do continente europeu (7 França);
- Possui o rio maior e caudaloso do mundo, o rio Amazonas. Este responde por 21% da água doce líquida disponível no mundo (contando com seus mais de 500 afluentes), num volume total de mais de 80 mil metros cúbicos, despejando diariamente;
- Seria, sozinha, o 6º maior país do mundo, com uma população de 25 milhões de pessoas;
- Fonte de vastas reservas minerais, estimadas em mais de US\$ 50 trilhões, que incluem ouro, estanho, cobre, bauxita, manganês, urânio, potássio, enxofre, diamantes e outras gemas preciosas, petróleo, gás natural e nióbio (90% das reservas descobertas no mundo estão no Brasil);
- O nióbio é vital para a fusão nuclear, sendo considerado por muitos especialistas como o maior tesouro mineral do futuro.

Embora, por si só, esta quantidade gigantesca de riquezas pareça suficiente para alimentar o futuro de um grande país, não é grande o suficiente para o Brasil. Aos brasileiros não basta uma Amazônia apenas...

A Amazônia Azul, incrustada como jóia valiosa no seio do Mar Tenebroso, oferece à nação verde-amarela capacidades ainda maiores. Pelos mares foi descoberto, pelos mares foi mantido unido e pelos mares vem se desenvolvendo. Nada é mais natural a esse grande país que, nesses mesmos mares, encontre assinalada a sua fulgurante rota para o esplendor.

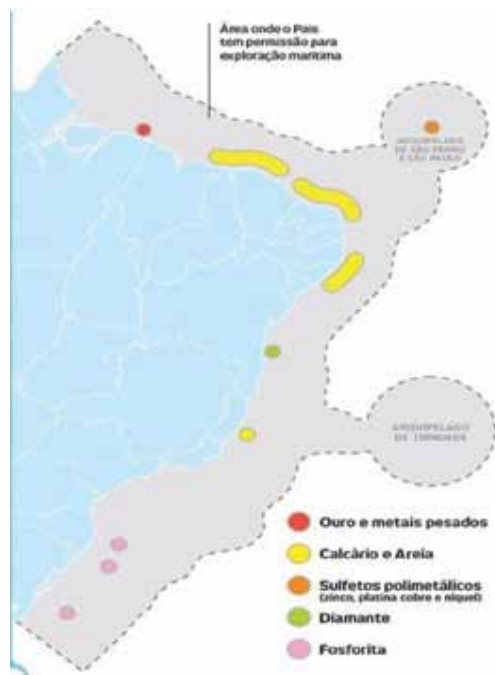
#### ► ALGUMAS POTENCIALIDADES QUE PODEM SER CITADAS:

- 1) Exploração de hidrocarbonetos e minerais diversos no leito marinho;
- 2) Construção naval e comércio internacional;
- 3) Exploração da pesca e recursos diversos na coluna d'água;
- 4) Geração de energia e turismo.

#### POTENCIALIDADES DA AMAZÔNIA AZUL ESMIUÇADAS:

##### ► EXPLORAÇÃO DE HIDROCARBONETOS E MINERAIS:

Os investimentos brasileiros em mineração submarina devem chegar a \$125 milhões até 2014, com verbas do governo federal. Isso é apenas o início de um projeto audacioso de levantamento topográfico da plataforma continental marítima para fins comerciais (hoje 1% conhecida), que visa tornar possível a mineração de ouro, diamantes, areia, potássio, calcário e diversos outros minérios, alavancando a economia e desenvolvendo o parque tecnológico e industrial do país.



Contudo, a maior descoberta de petróleo da década, os megacampos petrolíferos de Tupi, Iara e Júpiter são a ponta do iceberg de uma enorme área, com estimativas iniciais de 16 bilhões de barris de petróleo e quantidades gigantescas de gás natural, mais que dobrando as reservas atuais do país (estimadas em torno de 14 bilhões de barris). Esse montante poderá subir para até 100 bilhões de barris, caso sejam confirmadas outras previsões estimadas de petróleo em uma área que vai desde Santa Catarina até o Espírito Santo.

Com isso, a produção do país (que recém alcançou a auto-suficiência em petróleo) deve saltar de 2 milhões de barris (valores de 2006) para 12 milhões de barris por volta de 2022, garantindo a ele o ingresso no rol de maiores produtores mundiais de petróleo.

##### ► CONSTRUÇÃO NAVAL E COMÉRCIO INTERNACIONAL:

A descoberta dessas reservas e a retomada do crescimento do país de maneira sustentável fazem com que um setor praticamente desativado do país, a construção naval, seja reativado. As cifras do comércio na região do Atlântico Sul são grandes: mais de um bilhão de toneladas de mercadorias preciosas por ali trafegam, sem mencionar que 95% das exportações e importações do país são feitas por mar. A abertura de rodovias de integração do norte brasileiro com o litoral peruano apenas aumentam a nossa dependência do oceano, porém desta vez na direção do Pacífico.

Estaleiros de todo o país preparam-se para um volume imenso de novas encomendas: apenas como exemplo, mais 138 plataformas petrolíferas deverão ser criadas até 2042, segundo estudo do BNDES (custo médio unitário de \$1,7 bilhão). Novos portos e estaleiros estão sendo criados e projetados a fim de viabilizar o desenvolvimento do país através de investimentos nacionais e estrangeiros. Além dessa capacitação material, a capacitação humana será uma realidade no país, gerando empregos de melhor remuneração e aumento da capacidade tecnológica do país. O Brasil pode, além disso, ser um pólo de produção para todo o Atlântico Sul, sendo o fornecedor de embarcações para países produtores, como Angola e Nigéria, cuja produção deve crescer 153% até 2030 – o maior salto do mundo.

Isso não seria nada mais do que recuperar o posto que é nosso por direito, dever e vocação. No seu ponto máximo de aquecimento da indústria naval, o Brasil chegou a ocupar o segundo lugar em produção naval no mundo. Em 1979, chegamos a construir 50 navios,



Vista aérea do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro - AMRJ, na Baía de Guanabara

totalizando 1.394.980 t, sendo nove navios para exportação; a indústria tinha nesse ano quase 40.000 empregados diretos. A nova onda de crescimento da construção naval está nas plataformas petrolíferas, nas embarcações em alumínio para o mercado de lazer, pesca e apoio marítimo, no desenvolvimento de tecnologias de construção em materiais compostos, ferragens e velas para embarcações na faixa de 20 a trinta e cinco pés e na construção militar, abrangendo um amplo espectro de embarcações que vão de navios-patrolha costeiros a submarinos nucleares.

#### ► PESCA E RECURSOS DA COLUNA D'ÁGUA:

O potencial do Brasil para o desenvolvimento da aquicultura é imenso, pois o país possui 8.400 km de costa marítima, 5.500.000 hectares de reservatórios de águas doces, clima extremamente favorável para o crescimento dos organismos cultivados, terras disponíveis e ainda relativamente baratas na maior parte do país, mão-de-obra abundante e crescente demanda por pescado no mercado interno (consumo médio anual de pescado per capita é de apenas 6,8 kg/habitante).

Atualmente, tanto os peixes como os moluscos produzidos nos cultivos estão sendo comercializados no mercado interno,

exceto por algumas espécies específicas como o camarão.

A produção brasileira de pescado aumentou 25% nos últimos oito anos passando de 990.899 toneladas anuais para 1.240.813 no ano passado. Somente nos últimos dois anos, houve um crescimento de 15,7%, conforme os dados estatísticos de 2008 e 2009, sendo que a aquicultura apresentou uma elevação 43,8%, passando de 289.050 toneladas/ano para 415.649 toneladas/ano. A produção da pesca extrativa, tanto marítima quanto continental (rios, lagos, etc) passou no mesmo período de 783.176 toneladas para 825.164 toneladas/ano no mesmo período, um aumento em torno de 5,4%.

Até 2011, a expectativa do Ministério da Pesca e Aquicultura é de que a produção total de pescado atinja a meta de 1,43 milhões de toneladas, conforme previsto no plano “Mais Pesca e Aquicultura”, lançado pelo governo em 2008. De acordo com essas projeções, a aquicultura responderá por cerca de 570 mil toneladas/ano e a pesca extrativa, tanto marítima quanto continental, com cerca de 860 mil toneladas/ano.

Além dos peixes e moluscos diversos, temos também algas. Vistas por muitas pessoas como sujeira nas praias, elas podem impulsionar diversos setores da economia brasileira. No extenso litoral do País existem diversas espécies desse organismo, mas o potencial delas é pouco explorado.

Seu uso está na fabricação de cosméticos e remédios, além de um grande potencial nutritivo.





## ► GERAÇÃO DE ENERGIA E TURISMO.

O litoral brasileiro e a Amazônia azul podem fornecer meios para manter o país como um dos maiores produtores mundiais de energias renováveis e limpas: O potencial de geração eólica nos 8500 km de litoral brasileiro é gigantesco, beirando 100 GW de potência a ser instalada, além de quase imensurável potencial de energia de marés e geotérmica.

O Brasil explora muito mal seu potencial turístico e desportivo; Ambos são, potencialmente, mananciais de riquezas para o país, além de serem grandes fontes de aumento na qualidade de vida da população.

## DESAFIOS

É evidente que existem uma série de desafios para uma melhor exploração da Amazônia Verde e o pleno desenvolvimento do poder marítimo do Brasil, a começar por uma política para o mar verdadeiramente nacional e de longo prazo e uma política condizente para a Amazônia, de forma que os projetos ora apresentados possam ser mantidos por tempo suficiente para produzirem resultados.

Dentre estes desafios, um dos que mais merecem atenção é a exploração dos recursos naturais de maneira sustentável.

Sobre a política da Amazônia Azul, garantir uma exploração inteligente de todo o mar sob jurisdição brasileira, bem como a maximização dos recursos explorados deve ser prioridade. Para tal, um maciço investimento em pesquisa e desenvolvimento de meios cada vez mais seguros deve ser contínuo, o que também contribui para a segurança dos meios material e humano. Além disso, fatores naturais devem ser levados em consideração. O conhecimento dos ciclos de migração e reprodução da vida marinha é de total relevância para que o recurso vivo não se torne escasso, assim como o estudo sobre que áreas são economicamente viáveis para a exploração mineralógica, evitando desperdícios de investimentos em recursos que não compensariam seus custos. Para isso, o apoio a pesquisas hidroceanográficas é essencial, bem como investimentos em projetos de grande importância para a política do mar, como o PROANTAR e o LEPLAC. De modo a executar tais projetos, parcerias com iniciativas privadas são necessárias não só para angariar fundos, mas também para integrar a sociedade como um todo, incentivando vários setores da indústria, não só relacionados com os meios navais, mas também de

vários outros setores, tanto de apoio quanto de sobressalentes. Dessa maneira, gera-se um projeto contínuo, pois parcerias público-privadas são mais rentáveis que as políticas exclusivamente governamentais, que são dependentes do cenário político do país. Um setor da sociedade atuante e imbuído nas políticas marítimas é assim criado, gerando uma consciência política que possa garantir os interesses brasileiros no mar e a continuidade das políticas para a Amazônia Azul.

Esses recursos a serem angariados, contudo, não devem ser majoritariamente estrangeiros, os quais, embora sejam necessários, não estarão comprometidos em utilizar as riquezas de nossa Amazônia Azul em melhorias sócio-econômicas para nossa população, não podendo deixar em segundo plano a extrema importância de permanecer com o domínio estratégico desses recursos. Sendo um país com grande desigualdade social, vê-se nesses fatos mencionados, a perspectiva de uma distribuição da renda gerada não apenas no alto escalão, mas sim em uma melhor qualidade de vida para todos os habitantes.

A reestruturação da indústria naval é também um desafio a ser considerado, pois era um setor quase desativado e agora deverá ser revestido de grande importância nessa nova fase.

Devido ao passado a falta de experiência será um fator no início de grande prejuízo, porém, com o passar do tempo isso será recompensado.

Na nossa Amazônia continental, os principais desafios se encontram nas áreas de infra-estrutura e de transporte.

Uma integração gradativa e sustentável deve ser ponto primeiro para a política da Amazônia. A região é de difícil acesso, sendo interligada basicamente por meio aéreo e fluvial, o que, no primeiro caso, angaria um custo-benefício desfavorável se pensarmos em transporte de matérias-primas entre regiões distantes em larga escala.

Investimentos em ferrovias e rodovias são necessários, mas sobretudo o setor hidroviário deve ter prioridade, pois a região é bem servida de rios adequados à navegação. Dessa maneira, grandes quantidades de mercadorias poderiam ser transportados por balsas e chatas pelos rios que cortam a região da maior floresta do mundo. É claro que para isso, a infra-estrutura local deve ser fortalecida, a partir da criação e melhoria de portos fluviais atendidos por outros modais, como ferrovias e rodovias, para o transporte para lugares

não alcançados por rio. A indústria local, tanto extrativista quanto de logística, precisa estar sintonizada com as políticas públicas, sendo assim, não só uma fiscalização rígida e contínua, mas também um programa de exploração coeso, um controle permanente e forte das fronteiras e a uma política de inclusão das comunidades ribeirinhas e indígenas, tanto para produção quanto para pesquisa, devem ser implantados.

Dessa maneira, garante-se não só a proteção dos meios naturais a serem explorados, mas também o crescimento sustentável de uma região riquíssima em recursos naturais e a soberania do Brasil sobre um local no qual nossos desbravadores de outrora lutaram e se sacrificaram para manter imaculado dos interesses estrangeiros.



## CONCLUSÃO

Ao término desta exposição, pode-se afirmar com segurança que o destino da Nação Brasileira, esteve, está e sempre estará ligado ao Mar, a esta grande estrada que liga os cantos mais distantes do mundo. O Brasil, desde seu início, deita eternamente neste esplên-

dido berço ao som do mar que é o Atlântico. Os filhos de Sagres devem se orgulhar de seu passado e manter sempre em mente o lema “*Navegar é Preciso*”. O Mar é, ao mesmo tempo, caminho e destino, obstáculo e fronteira, oportunidades e provações. A todos essas variáveis o Brasil deve responder no seu presente, sempre tirando lições do passado.

Como disse o famoso poeta português Fernando Pessoa:

*“Valeu à pena?*

*Tudo vale a pena*

*Se a alma não é pequena*

*Quem quer passar além do Bojador*

*Tem que passar além da dor*

*Deus ao mar o perigo e o abismo deu,*

*Mas nele é que espelhou o céu”*

Ó Brasil, tal qual o céu, também o teu futuro espelha essa grandeza, a grandeza do teu mar. Que saibas aproveitá-lo, para usufruto das futuras gerações e para glória do teu passado. Nossos antepassados portugueses também tiveram essa escolha, na encruzilhada histórica que a Crise do Século XIV os colocou, mas podendo se contentar com menos, escolheram perseguir a grandeza que nos legaram. Que seja o Brasil, *Gigante pela própria natureza*, capaz de honrar sua história e suas tradições e perseguir com semelhante vigor as oportunidade que hora se apresentam, ecoando as palavras que o Ministro Rui Barbosa proclamou ao mundo, no início do Século passado: “*Os povos são e fortes, as nações másculas e livres amam nas suas Esquadras (e no seu Mar!) a imagem de sua própria existência.*”



Nael Minas Gerais

## NAVIOS INESQUECÍVEIS

---

*CMG (RM1) William Carmo Cesar*

---

### **TODO NAVIO É INESQUECÍVEL**

Todo navio é inesquecível para a sua tripulação. Não há um marinheiro que não tenha indelevelmente marcado em sua mente e coração a imagem daquela embarcação, peculiar e especial, com a qual conviveu anos a fio desafiando mares e desbravando oceanos.

Seja a bordo das antigas galeras, das cogas ou das caravelas medievais, das naus, dos galeões ou dos navios de linha, dos encouraçados, cruzadores, torpedeiras ou dos destróieres, dos submarinos ou dos navios-aeródromo nucleares, a vida do homem do mar sempre se confundiu com a história de seu navio. História que começa quando ele cruza o portaló e pisa pela primeira vez o convés, mas não termina quando

ele tem o seu desembarque derradeiro, definitivo, pois ele a leva consigo.

A memória do velho marinheiro que dedicou parte considerável de sua existência a seu navio jamais o esquecerá. Foi ele ao mesmo tempo seu lar e local de trabalho com quem manteve uma coexistência e um convívio diuturno. Com ele disputou guerras e engajou batalhas, sofreu derrotas e conquistou vitórias, enfrentou águas revoltas e suportou longas calmarias, participou de árduas fainas e desfrutou momentos de descontração, sofreu e se divertiu, expôs fraquezas e superou forças, conheceu o mundo e descortinou paisagens inimagináveis, sonhou profundo e vagueou



errante, partiu, sentiu saudades, regressou ou mesmo naufragou.

## O QUE FAZ UM NAVIO SE TORNAR INESQUECÍVEL

Mas o que faz um navio se tornar inesquecível para além de seus fiéis e dedicados tripulantes e se transformar em um patrimônio de importância reconhecida e de memória digna de ser preservada e reverenciada por sua Marinha e por seu país?

Vários são os motivos, circunstâncias, feitos ou façanhas que podem levar um navio a se distinguir dos demais e, como tal, passar a ser permanentemente lembrado e lembrado, não somente pelos oficiais e praças que o guarneceram como pelos demais marinheiros de seu tempo e também por todas as gerações futuras.

De um modo geral, a participação em eventos ligados a guerras, sobretudo o engajamento em batalhas navais, tem sido responsável pela inserção da maioria dos navios no rol das belonaves inesquecíveis das diversas marinhas do globo. Podemos citar, dentre inúmeros exemplos, a HMS “Victory”, capitânia do Almirante Nelson em Trafalgar (1805), o HMIS “Mikasa”, do Almirante Togo em Tsushima (1905) ou o USS “Arizona” e o USS “Missouri”, que balizaram a participação norte-americana na II Guerra Mundial - IIGM (1942-45). Tornaram-se ainda particularmente famosos nessa guerra: os encouraçados japoneses “Yamato” e “Musashi”, por seu porte gigantesco, os maiores até então construído no mundo com cerca de 67.000 toneladas; o cruzador de batalha HMS “Hood” ou o seu algoz alemão, o encouraçado Bismarck; o porta-aviões USN “Enterprise”, um raro sobrevivente de sua classe na guerra do Pacífico; ou o U-boot U-47, que realizou façanha notável ao penetrar na baía de Scapa Flow, afundar o encouraçado Royal Oak e retornar à Alemanha são e salvo.

Grandes cruzeiros marítimos também foram responsáveis pela fama dos navios que os realizaram. Exemplos não faltam, como as naus “Vitória” (1522) de Sebastian de Elcano e “Golden Hind” (1580) de Francis Drake, que completaram as primeiras circum-navegações do planeta ainda nos tempos dos descobrimentos; o HMS “Beagle” (1836), cuja longa viagem muito contribuiu para o sucesso de um tripulante ilustre, o pesquisador Charles Darwin; ou ainda o USS(N) “Triton”, que realizou inédita circum-navegação submersa do globo, em 1960.

Outros alcançaram a fama por terem sido modelos pioneiros e se tornado navios-tipo ou classe em suas armadas. Dentre esses podemos salientar os ingleses “Mary Rose” (1545) e “Sovereign of the Seas” (1638), o sueco “Vasa” (1628) e o holandês “Zeven Provinciën” (1665), todos precursores dos bem artilhados navios de linha da era da vela; o francês “Gloire” (1859) e o inglês “Warrior” (1860), os norte-americanos “Virgínia” e “Monitor” (1862) e o britânico “Dreadnought” (1906), primeiros e inovadores encouraçados; o submarino francês “Gymnote” (1887) de Gustavo Zédé e os norte-americanos SS-1 Holland (1900) e USS “Nautilus”, este o primeiro com propulsão nuclear, lançado em 1954; ou mesmo os navios-aeródromos britânicos HMS “Furious” e HMS “Argus” (1917/18), o japonês HMIS “Hosho” (1922) e o norte-americano USS “Langley” (1922), pioneiros da aviação embarcada.

## NAVIOS INESQUECÍVEIS QUE FIZERAM A HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

Notáveis, portanto inesquecíveis, devem ser também os navios que prestaram ou ainda vêm prestando relevantes contribuições à História Naval Brasileira, seja em operações de guerra ou em missões de paz.

Sob o ponto de vista cronológico, os primeiros incluídos devem ser, sem dúvida, as **naus e caravelas**



Esquadra de Cabral



Navio Escola Almirante Saldanha



Fragata Niterói

da **Armada de Pedro Álvares Cabral**. Graças a esses pequenos bravos navios, de dimensões que variavam de 70/100 tonéis (caravelas) a 180/250 tonéis (naus), na tarde do dia 22 de abril de 1500, os navegadores portugueses “acharam” o Monte Pascoal, aportaram em Porto Seguro (renomeado Baía Cabrália), tomaram posse da Terra de Vera Cruz em nome do monarca de Portugal e deram início à história oficial e documental do nosso país, certificada na carta de Pero Vaz de Caminha endereçada a D. Manuel e levada a Lisboa por um dos navios daquela mesma frota, uma naveta de mantimentos capitaneada por Gaspar de Lemos.

Cerca de três séculos depois do descobrimento, a 18 de janeiro de 1808, outra nau portuguesa demandava a barra da baía de Guanabara, para também se tornar inesquecível: a “**Conde Dom Henrique**”. Fazendo parte da frota que trouxe a Corte Portuguesa para o Brasil, em razão da ameaça e da invasão napoleônica, a “Dom Henrique” se tornou especial por conduzir a bordo a Companhia de Guardas Marinha, criada em Lisboa pela Rainha D. Maria I em 14 de dezembro de 1782, e sua Academia Real. Essas nobres instituições deram origem a nossa Escola Naval, a mais antiga escola de nível superior brasileira, sediada na histórica e tradicional ilha de Villegagnon desde 1938. Da mesma época, merece referência a “**Galeota de D. João VI**”, uma refinada e elegante embarcação a remo, construída em Salvador em 1808, e que a partir do ano seguin-

te serviria para o transporte da Família Real através da baía de Guanabara e hoje faz parte do rico acervo do Espaço Cultural da Marinha.

Com a soberania plena adquirida pelo Brasil, fez-se necessária a reorganização de um Ministério da Marinha nacional bem como a criação de uma esquadra para o novo Império que surgia. Na formação inicial dessa Esquadra da Independência, vamos encontrar mais uma belonave inesquecível de nossa história, a **Nau “Pedro I”**. Única nau remanescente da armada portuguesa (ex-“Martins de Freitas”) incluída naquela força naval pioneira, a “Pedro I” foi capitânia do Almirante Alexander Thomas Cochrane, que, a 21 de março de 1823, *içando a bordo sua insígnia de Primeiro Almirante*, assumiu o Comando-em-Chefe da esquadra então reunida nas águas da baía de Guanabara.

Durante a campanha que se seguiu ao brado de D. Pedro no Ipiranga, no Sete de Setembro, a recém-formada esquadra imperial exerceu papel de grande relevância para a história naval brasileira ao levar o seu poder às províncias rebeldes, distantes do eixo Rio-São Paulo-Minas Gerais, e contribuir fundamentalmente para a consolidação da independência e para a manutenção da unidade nacional. Seus navios transportaram e apoiaram tropas em terra, executaram bloqueios e combateram forças navais portuguesas na Cisplatina, no Maranhão, no Pará e, principalmente,





Fragata Amazonas

na Bahia, o foco de maior resistência. Foi a partir do litoral baiano que a **Fragata “Niterói”** começou a inscrever o seu nome no rol dos inesquecíveis de nossa armada, ao executar implacável perseguição à fugitiva esquadra portuguesa até a foz do rio Tejo. Sob o comando de John Taylor e levando a bordo o então voluntário Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono de nossa Marinha, a “Niterói” teve sua tarefa transformada na *epopeia mais bela e na página mais transbordante de arrojo épico escrita pela nossa marinha a vela*.

Na guerra entre a Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai) e o Paraguai de Solano Lopes (1864-70), mais uma vez a esquadra brasileira exerceu papel fundamental. Dois dos nossos navios que engajaram em operações nas bacias fluviais dos rios Paraná-Paraguai são dignos de menção: a **Fragata “Amazonas”**, capitânia do Almirante Barroso na memorável batalha do Riachuelo de 11 de junho de 1865, *que atacou o inimigo o mais perto que pode e o destruiu* com sua roda de proa de madeira forte, colocando-o fora do combate; e o **Encouraçado “Rio de Janeiro”**, que por ocasião dos bombardeios de Curuzu e Curupaiti, na tarde de dois de setembro de 1866, foi atingido por duas minas derivantes e posto a pique, com o sacrifício de muitos tripulantes.

Após participação ativa na campanha da independência, em movimentos insurrecionais em várias

províncias e nos primeiros conflitos externos, a nossa Marinha desfrutou de um período de relativa paz, que se estendeu até a eclosão da Primeira Grande Guerra (1914-18). Como exceção, apenas a Revolta da Armada, na qual o **Encouraçado “Aquidabã”** foi posto a pique no combate de Anhatomirim, em Santa Catarina, atingido por torpedo disparado pela torpedeira “Gustavo Sampaio”, em abril de 1894, em uma ação típica da Jeune École e argumento positivo para os partidários dessa nova concepção estratégica naval surgida na França. Recuperado, o “Aquidabã” voltaria à ativa até que, a 21 de janeiro de 1906, junto à ponta de Jacuacanga, em Angra dos Reis, foi ao fundo em definitivo, vítima de uma explosão acidental a bordo.

Na mesma ocasião, em sua campanha “Rumo ao mar!”, o Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar, elaborava o programa naval de 1906, uma modificação ao similar de 1904, do seu antecessor Almirante Júlio de Noronha, que teve como resultante maior a incorporação, em 1910, dos poderosos Encouraçados “**Minas Gerais**” e “**São Paulo**”. Com 21.200 toneladas, 160 metros e 12 canhões de 12”/305 mm em torres duplas, esses *super-dreadnought* construídos na Inglaterra pretenderam dar à Marinha do Brasil projeção internacional, compatível com a nossa condição de potência emergente.

Ainda em decorrência do programa de 1904/1906, chegaram da Itália, em 1913 / 1914, os três submari-



nos classe Foca (F-1, F-3 e F-5), de tipo costeiro e propulsão diesel-elétrica, construídos no Estaleiro FIAT em San Giorgio. Foram eles incorporados à Flotilha de Submersíveis, criada a 17 de julho de 1914 e comandada pelo Capitão-de-Fragata Felinto Perry, que, quinze anos depois, receberia o “Humaitá”, nosso pioneiro submarino de esquadra também construído na Itália.

Voltando às primeiras décadas do século XX, em 1917, com o afundamento do terceiro navio mercante brasileiro pela guerra de corso alemã, o nosso governo aderiu à I GM. No âmbito de nossa Marinha, foi organizada uma Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), que, sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max de Frontin, suspendeu rumo à Europa em agosto de 1918 e permaneceu em águas europeias até abril do ano seguinte. Da DNOG fizeram parte dois cruzadores, quatro destróieres e dois navios auxiliares, dentre estes o rebocador de alto mar RbAM “Laurindo Pitta”, único remanescente daquela força naval ainda preservado e navegando a serviço da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). É ele hoje o memorável caverna-mestra de nossa Marinha.

Entre 1939 e 1945, uma Segunda Guerra Mundial iria proporcionar o maior cenário de guerra naval da história ao abranger praticamente todos os mares e

oceanos do globo. Múltiplas e complexas ações e batalhas, envolvendo um número inimaginável e diversificado de meios e recursos navais e aeronavais, tornaram inesquecíveis navios de todos os lados beligerantes, alguns dos quais citados anteriormente. O Brasil se envolveu nesse conflito global a partir de 31 de agosto de 1942 e, desde então, a Marinha passou a executar patrulhas de área marítima e escoltas de comboios, principalmente a partir da criação da Força Naval do Nordeste, sob o comando do Contra-Almirante Alfredo Soares Dutra. Além dos 31 navios-mercantes afundados durante a IIGM, a nossa Marinha de guerra perdeu o Cruzador “Bahia”, a Corveta “Camaquã” e o Navio-Transporte “Vital de Oliveira”, contabilizando um total de 1464 brasileiros mortos e desaparecidos nas águas do Atlântico. Como símbolo da participação da Marinha Brasileira na IIGM, merece destaque o Be4 “Bauru”, digno representante vivo dos velhos companheiros daqueles difíceis anos de operações de guerra, em especial os “çaça-pau” classe J, os “çaça-ferro” classe G, os demais CTE classe B e os contratorpedeiros classe M e tantos outros.

Mas foi operando em águas pacíficas que muitos outros navios de nossa Marinha tornaram-se merecedores da indelével lembrança de muitas gerações.

Inicialmente devo mencionar os Navios-Escola (NE) não somente pelo que eles representam na formação dos nossos Guardas-Marinha (GM), mas também pelos longos e memoráveis cruzeiros de instrução que realizaram, sempre mostrando a nossa bandeira e estreitando os laços de amizade do Brasil com os países visitados. O primeiro inesquecível NE foi a Corveta “Vital de Oliveira”, que inaugurou as grandes viagens de instrução de GM com um pioneiro cruzeiro ao redor do mundo (1879-1881). Seguiram as suas águas, realizando circum-navegações famosas, o Cruzador “Almirante Barroso” (1888-1890), o NE “Benjamin Constant” (1908), o NE “Almirante Saldanha” (1952-53) e o NE “Custódio de Mello” (1968). Merece destaque especial o “Almirante Saldanha” por ter sido nosso último NE a empreender viagem de



RbAM Laurindo Pitta - DNOG



Contratorpedeiro Pará

instrução de GM com propulsão a pano, por sinal a maior das nossas circum-navegações com treze meses de duração, e por ter continuado a prestar relevantes serviços à nossa Marinha, de 1959 a 1990, transformado no navio-oceanográfico H-10, então com um novo sistema de propulsão não mais a pano. Devem ser lembrados, ainda, o “Duque de Caxias” (1945-1959), que além de ter realizado viagens de instrução para Aspirantes e Guardas-Marinha transportou de Nápoles para o Rio de Janeiro cerca de 1800 soldados do 3º Escalão da Força Expedicionária Brasileira (set./ago.1945), e o “Guanabara”, elegante veleiro de origem alemã, ex-Albert Leo Schlageter, que após servir a nossa Marinha de 1948 a 1956 foi vendido à Marinha Portuguesa, à qual até hoje vem emprestando sua fama como o elegante Navio-Escola “Sagres”.

Além dos bravos NE, merecem constar de nossas reminiscências navais e permanecer como símbolos da nossa Marinha:

- o mais antigo navio em atividade incorporado a uma força, o Monitor “Parnaíba” da Flotilha de Mato Grosso, do 6º Distrito Naval. Construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro - AMRJ, lançado em novembro de 1937 e incorporado à Flotilha em janeiro do ano seguinte já no rio Paraguai, o U-17, que esteve subordinado excepcionalmente ao Comando Naval do Leste durante a II GM, quando participou de alguns comboios na área daquele comando, tem ainda hoje Ladário como seu porto base;
- o Cruzador Leve C-12 “Tamandaré” (1951-1976), ex-USS-49 “Saint Louis”, o heróico “Lucky Lou”, forjado em Pearl Harbor e na Guerra do Pacífico, que por mais de duas décadas foi a mais bem armada belonave da Esquadra Brasileira, ao lado do C-11 “Barroso” (1951-1973), com sua bateria principal de 15 canhões de 152 mm / 6” e secundária de 8 canhões de 127 mm / 5”. O C-12 foi o último cruzador de nossa Marinha;
- o Navio-Aeródromo A-11 “Minas Gerais”, sobretudo pelo pioneirismo emprestado à nossa Marinha em operações com aeronaves embarcadas. Ex-HMS “Vengeance” da Marinha Real Britânica, o NAE foi transferido para o Brasil em 1960 e posteriormente incorporado a nossa Esquadra, tendo permanecendo em serviço até 2001;
- o Navio Transporte de Tropas G-21 “Ary Parreiras”, o último dos velhos NTrT da classe Custódio de Mello construídos em Tóquio entre os anos 1953



NTrT Ary Parreiras

e 1957. O G-21, que durante meio século apoiou importantes operações como Apolog-Distritais, Dragão, Springboard, Veritas, e transportou forças de paz para a Faixa de Gaza e para a República Dominicana, deu baixa do serviço ativo em setembro de 2009;

- o Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) H-42 “Barão de Teffé”, incorporado à Marinha do Brasil em setembro de 1982, em Aalborg na Dinamarca, onde fora construído em 1957 e posteriormente convertido para tarefas de pesquisa. Ex-“Thala Dan”, o H-42 foi pioneiro no apoio às atividades ligadas ao Programa Antártico Brasileiro – PROANTAR, iniciado com a Operação Antártica I (dez.1982 – fev.1983), durante a qual o primeiro helicóptero de nossa Força Aeronaval pousou naquele continente, na base antártica chilena. Até o ano de 1994 participou de várias outras operações antárticas, tendo inclusive transportado módulos para a construção da Estação Antártica Comandante Ferraz na baía do Almirantado (Operantar II, 1983/84). Reclassificado como navio-faroleiro em 1994, ainda serviu à DHN

até julho de 2002, quando ocorreu sua Mostra de Desarmamento;

- o Navio Oficina G-24 “Belmonte”, por ter sido, durante vários anos (1963-97), incansável em sua tarefa singular de prover apoio e reparos aos navios da esquadra, acompanhando-os em suas principais comissões e exercícios no Brasil e no exterior.

Há ainda um tipo de navio de guerra que merece ser conservado na memória da Marinha Brasileira: o destróier (D) ou contratorpedeiro (CT). Foram muitos e de classes, tamanhos e épocas diversas, como antigos CT do Programa Alexandrino, os bravos *Be* e *M* dos comboios e patrulhas da IIGM, os esbeltos e marinheiros classe P da década de 1960 ou os derradeiros “Garcia” das décadas de 1990-2000. Para representá-los, escolho o “Pará”, cujo nome de origem Tupi e de sugestivo significado – “rio grande, mar” – serviu para batizar CT e D de três gerações: o CT-2 dos anos 1909-1936 e dois D-27 do pós-guerra, um classe “Fletcher” dos anos 1959-1978 e um classe “Garcia” dos 1989-2008, este o último “Bico Fino” de nossa Esquadra.



Não poderia encerrar uma lista de navios inesquecíveis de nossa Marinha sem mencionar uma particular embarcação: o charmoso Aviso “Rio das Contas”, construído na Holanda, que desde 1955 serviu ao Colégio Naval em Angra dos Reis e a bordo do qual, inú-

meras turmas tiveram seu batismo salgado das águas do mar, ao serem transportadas desde Mangaratiba ou do Rio de Janeiro até a enseada Batista das Neves. Assim aconteceu com a minha, há quase 50 anos, no saudoso março de 1962.



Navio Oficina Belmonte

### **BIBLIOGRAFIA**

ALBUQUERQUE, Antônio Luiz Porto e. Da Companhia de Guardas-Marinhas e Sua Real Academia à Escola Naval. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil, Escola Naval, 1982, p.14.

CESAR, William Carmo. A Era dos Grandes Encouraçados. in: Revista de Villegagnon. Ano V Número 5. Escola Naval, 2010, p.23.

\_\_\_\_\_. Be4 Bauru, um símbolo vivo da participação da MB na II Guerra Mundial. in: Revista do Clube Naval. Ano 118 nº 355, 2010, p.64.

GUEDES, Max Justo. O descobrimento do Brasil. Rio de Janeiro: DPHCM, 1998, p.38.

MAIA, Almirante Prado. A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1965, p.71.

\_\_\_\_\_, *o. c.* p.77.



# RIO DE JANEIRO A CIDADELA DO ATLÂNTICO SUL

---

*Aspirante Victor Teles Pimenta*

---

## INTRODUÇÃO

A cidade do Rio de Janeiro é hoje conhecida mundialmente, mas nem sempre teve esta proeminência. Para um viajante do início do século XVII, pouco ou nada de especial (fora a belíssima paisagem) teria sido notado no local. A administração da colônia estava em Salvador e a riqueza do açúcar em Pernambuco.

O que transformou o Rio, inicialmente uma pacata cidade colonial, em uma grande metrópole do mundo português? Uma explicação simplista poderia atribuir ao progresso trazido pelo ouro de Minas ou pelo status de capital, adquirido em 1763, como a causa, mas será que não haveria antecedentes mais antigos?

São estas questões que buscarei responder neste artigo, focando no paralelismo entre o valor militar da cidade e sua evolução política desde sua fundação até sua transformação em sede da Coroa Portuguesa e, depois, na capital do Brasil independente.

## O “RIO DA GUANABARA”

O atual Rio de Janeiro, visitado pelos portugueses pela primeira vez em janeiro de 1502, teve como primeiro atrativo a Baía de Guanabara, que, graças a sua peculiar geografia (uma barra estreita e um interior largo), serviu desde muito cedo como ancoradouro para navios europeus na exploração do continente. A viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães, por exemplo, passa dez dias na Guanabara, que, com o tempo, se estabelece como última escala antes do interior do continente, aonde se chega, via Rio da Prata, às riquíssimas minas de Potosí, exploradas desde 1545. Assim, mesmo antes de sua fundação, está clara a localização militarmente estratégica da baía às margens da qual a cidade do Rio nascerá.

Desde a Descoberta, corsários europeus infestam o litoral do Brasil. Reconhecendo a grave ameaça de perder seus territórios americanos e sem dinheiro para

vigiar uma costa tão extensa quanto à brasileira, Portugal só viu uma saída para o dilema: povoar o território. Portanto, em 1530, Martim Afonso de Souza é nomeado governador da terra do Brasil e zarpa para a América a fim de solidificar as possessões portuguesas. Chega ao Novo Mundo e ruma para o sul, até a Baía de Guanabara, onde fica por quatro meses. Nesse período, os portugueses constroem uma casa de pedra, ao lado de um rio que os índios por isso passam a chamar de Carioca (Casa de Branco), futuro gentílico dos habitantes da cidade do Rio.

Após o regresso de Martim Afonso e a implantação das capitânicas hereditárias, o esforço de colonização se concentra no Nordeste. Os franceses aproveitam a situação e fazem da área entre a Baía de Guanabara e o Cabo Frio a maior escala de corsários do Brasil. Os portugueses, isolados na recém-fundada São Vicente, não conseguem lhes fazer frente e pedem ajuda de Lisboa, que responde criando, em 1549, o Governo-Geral, com sede na cidade de Salvador, fundada especialmente para servir de capital do Brasil. Contudo, a distância desta para o sul do país faz com que as atividades francesas praticamente não sejam afetadas. Ao viajar para as capitânicas do sul, em 1552, o governador Tomé de Sousa é dissuadido de desembarcar na Guanabara em temor aos índios tamoios, aliados dos franceses contra Portugal.

## OS FRANCESES NA GUANABARA O NASCIMENTO DO RIO

É nessa situação de abandono da Guanabara que os franceses a ocupam. Em 1555, o francês Nicolas Durand de Villegagnon, Cavaleiro de Malta e Vice-Almirante da Bretanha, chega ao Brasil para fundar a colônia denominada França Antártica. Ele aporta na Baía de Guanabara na ilha chamada pelos índios de Serijipe, atualmente denominada Ilha de Villegagnon em homenagem ao Almirante francês. Contudo, conflitos religiosos entre católicos e calvinistas levam Villegagnon a voltar à França em busca de reforços. Esse vácuo de poder dá aos portugueses a oportunidade para o contra-ataque.

O novo Governador-Geral, Mem de Sá, organiza uma expedição para atacar os franceses, chegando à Guanabara em março de 1560. Uma batalha se desenrola quando os portugueses cercam o Forte Coligny, na Ilha de Serijipe. Por fim, exaustos e sem mantimentos, os franceses se retiram para o continente com seus alia-

dos, os tamoios. Contudo, Mem de Sá não possui os meios necessários para efetuar uma busca no continente atrás de seus inimigos e se limita a arrasar o Forte Coligny e destruir uma aldeia tamoia como represália. Contudo, assim que o Governador parte, os corsários franceses voltam à região. A respeito disso, o jesuíta Manuel da Nóbrega, escreveria:

*Esses franceses permaneceram entre os índios e esperam socorro da França [...]. Parece-me necessário povoar o Rio de Janeiro e fundar aqui uma outra cidade como a da Bahia, graças à qual tudo fica mais garantido, tanto a capitania de São Vicente quanto a do Espírito Santo, que atualmente estão bem enfraquecidas, os franceses seriam definitivamente expulsos e os índios, mais fáceis de sujeitar.<sup>1</sup>*

Mem de Sá concorda com tal pedido e envia seu sobrinho, Estácio de Sá, a Lisboa, para buscar navios de guerra e colonos para fundar uma cidade na Baía de Guanabara.

Assim, a 1º de março de 1565, Estácio de Sá desembarca entre os morros Cara de Cão e Pão de Açúcar e funda a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. A colônia se desenvolve como pode, mas a região é insalubre e os mantimentos exíguos. Ataques tamoios são repetidamente lançados contra a cidade, que cidade resiste como pode até que Mem de Sá retorna com reforços. O poderio dos franceses e aliados tamoios na Guanabara é definitivamente quebrado com a tomada de seu reduto, na atual Praia do Flamengo.<sup>2</sup>

Portanto, fica claro que é a ferro e fogo que a cidade se estabelece em seus primeiros anos de vida, em oposição a São Vicente, cuja instalação foi facilitada pela aliança com os indígenas. Também pela via militar, a cidade prosperará em seu primeiro século de vida, como veremos a seguir.

## SOB O SIGNO DOS CORREIA DE SÁ

Mem de Sá fica mais um ano no Rio organizando a colônia que, livre de perigos, é transferida para o Morro do Castelo. Voltou a Salvador, deixando a cidade sob a direção de Salvador Correia de Sá, o Velho, irmão de Es-

<sup>1</sup> ENDERS, A. (2008). *A História do Rio de Janeiro*. 2ª edição, GRYPHUS. Rio de Janeiro.

<sup>2</sup> Nas proximidades do monumento a Estácio de Sá.





Salvador Correia de Sá e Benevides, Governador do Rio de Janeiro

tácio. Os Correia de Sá por muito tempo comandariam os destinos do Rio de Janeiro. Em 51 dos 91 anos entre 1565 e 1662, o governante da cidade foi da família de seus fundadores, em um caso único no Brasil colonial, já que eles eram oficiais da Coroa e não donatários com direito de passar suas terras a seus herdeiros.

Se na história brasileira, os bandeirantes paulistas estão marcados como os desbravadores dos sertões, o Rio teve sua face exploratória quase esquecida. Mas os cariocas fizeram, em larga medida, um trabalho análogo ao dos bandeirantes no litoral Sul do país. Já em 1575 uma expedição militar sai da cidade e expulsa para o interior todos os tamoios do litoral fluminense. Lá eles ficarão a míngua até resolverem retornar ao litoral, o que, em temor aos portugueses, só o fazem na altura de Santos, ameaçando São Vicente. Numa grande mostra de seu avanço econômico-militar, é do Rio que parte a armada de socorro, liderada por Martim Correia de Sá, filho de Salvador, o Velho. Para se ter uma noção da dimensão do conflito, na batalha que se segue, 10 mil índios são mortos e 20 mil escravizados, pondo fim a tribo dos tamoios.

Ao longo do século XVII, fica cada vez mais clara a proeminência que a cidade do Rio de Janeiro possui

em relação ao Sul do Brasil (sendo, inclusive, capital nos períodos de 1572-78 e 1608-12). Esse período é também de União Ibérica, da qual o Rio se beneficia passando a ser centro de uma ampla rede de comércio no Atlântico Sul, com o comércio de escravos na África e um lucrativo intercâmbio com a Bacia do Prata.

Os Correia de Sá reproduzem essa interação com a América Espanhola, ao se casarem por duas gerações (Martim Correia de Sá e seu filho, Salvador Correia de Sá e Benevides, o Moço) com distintas senhoras castelhanas. Assim, por ocasião da Restauração Portuguesa, em 1640, não é sem razão que a Coroa Portuguesa teme perder o Sul do Brasil para a Espanha. Mas Salvador, o Moço, declara-se fiel ao Rei de Portugal, D. João IV, caindo nas suas graças. Este, envolto em guerras com Espanha e Holanda, solicita conselhos ao Governador do Rio, que sugere a organização de comboios entre o Rio, Salvador e Lisboa, para combater os corsários holandeses, e a organização de uma expedição para retomar Angola, fonte dos escravos africanos. Os comboios são um sucesso, tendo o próprio Salvador liderado o primeiro a partir da capital fluminense, mas a expedição saída da Bahia para retomar Angola é um desastre.

D. João IV então confia ao próprio Salvador a missão de retomar aquele país, mas uma trégua com a Holanda impede a expedição de ser organizada de Portugal. Salvador decide então baseá-la no Rio, onde chega com apenas dois navios, que seu soberano lhe pôde confiar. Ele mobiliza toda a cidade para a empreitada: de jesuítas ávidos pelo ataque ao inimigo calvinista a fazendeiros necessitados da mão de obra escrava. Constrói, na Guanabara, os navios de guerra que lhe faltam, equipa-os com armamentos da atual Fortaleza de Santa Cruz e, no transcorrer dos anos de 1648-49, ao mesmo tempo que os pernambucanos travavam as Batalhas dos Guararapes, cruza o Atlântico com sua frota, acabando por expulsar os mesmos holandeses de Angola, um feito pouco lembrado, mas extremamente difícil e importante, custeado e organizado a partir de um Rio de Janeiro, em nada beneficiado pelo futuro ciclo do ouro.

Coberto de todas as honras, Salvador acaba por retornar ao Rio de Janeiro, em 1660, e patrocina ativamente a construção naval na cidade, na ilha dita *do Governador* (pelas terras que ele lá possuía como herança de sua família), mais exatamente na ponta *do Galeão* (que hoje abriga a base aérea e o aeroporto homônimo)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Nome atribuído ao lugar graças à construção lá realizada do Galeão “Padre Eterno”, então o maior navio de guerra do mundo.

Contudo, logo após uma população já cansada da proeminência dos Correia de Sá, cujo patrimônio era extremamente vasto graças aos benefícios que eles mesmos se atribuíam, rebela-se. Acusado de corrupção, Salvador teve de retornar a Europa, nunca voltando ao Brasil, apesar de permanecer com honras na Corte Portuguesa. Chegava ao fim o domínio dos Correia de Sá sobre o Rio de Janeiro.

## RIO DA PRATA, MINAS DE OURO E OS CORSÁRIOS DA FRANÇA

Se os Correia de Sá não mais mandavam na cidade, o caminho que eles indicaram, ao organizar expedições navais a partir do Rio de Janeiro, seria muito utilizado nas décadas seguintes. É o governador carioca que funda a *Colônia do Santíssimo Sacramento* em 1680, na margem esquerda do Prata. Além da histórica pretensão portuguesa de dominar a região, a expedição também se justifica pelo interesse da burguesia carioca em recuperar sua participação no comércio platino existente durante a União Ibérica. Será do Rio de Janeiro que Portugal irá apoiar a sua Colônia no Prata durante toda sua existência.

Enquanto os cariocas tentavam colonizar o Prata, finalmente se descobre ouro no Brasil. Ao findar o século XVII, numerosas jazidas são encontradas no território do atual estado de Minas Gerais. Apesar de perder o território das minas, desmembrado para melhor controle fiscal e militar e da escassez de mão-de-obra, agora toda direcionada para a exploração das minas, a cidade é escolhida pela Coroa como o porto a centralizar as relações comerciais entre a metrópole e a zona aurífera. Conhece assim, enorme expansão econômica e demográfica e consolida-se como a cidade mais importante da América Portuguesa. Contudo, tal prosperidade também coloca a cidade como presa cobiçada pelos inimigos dos portugueses.

Façamos agora, uma breve análise das fortificações da cidade no início do século XVIII: no meio da barra da Baía de Guanabara, a Ilha da Laje obriga os navios a passarem perto de uma das margens, onde fortificações guardavam a passagem exatamente como hoje, à direita a Fortaleza de Santa Cruz e à esquerda a Fortaleza de São João. Além dessas havia também fortes na Ilha de Villegagnon, na Ilha das Cobras<sup>4</sup> e outras de menor envergadura. Trata-se de um sistema defen-



Ataque português ao Forte Coligny, Ilha de Villegagnon em 1560. A boca da barra está no inferior da imagem

sivo poderoso. Quando Portugal entra em guerra com a França de Luís XIV, os corsários franceses, embora sobrepujados pela Marinha britânica em alto-mar, eram especialistas em incursões contra cidades litorâneas. Em 1710, o Capitão-de-Fragata Jean-François Duclerc, a frente de seis navios, tenta forçar a entrada da barra, mas é repellido pela Fortaleza de Santa Cruz. Decide, então, desembarcar em Guaratiba, de onde segue a pé até a cidade onde é derrotado após ferrenhos combates na atual Rua Primeiro de março. Essa vitória, contudo, faz com que os cariocas subestimem a ameaça francesa.

No ano seguinte, uma frota de 17 navios chega ao Rio sob o comando do Almirante René Duguay-Trouin. Ousadamente, Trouin aproveita-se da cobertura de uma manhã com névoa, entra em linha na Baía e passa incólume pelas fortalezas. Os poucos navios portugueses no porto são postos fora de combate, a Fortaleza de Villegagnon explode sob o fogo dos canhões franceses (somente será reconstruída em 1759, sendo desta o pórtico que se encontra na Escola Naval), a cidade é bombardeada e o governador foge. Mas Trouin não encontra o ouro das Gerais e reforços trazidos do interior se aproximam. Ainda assim, o governador prefere negociar um pesado resgate a arriscar a destruição da cidade. Apenas três dias após a partida dos franceses os reforços chegam ao Rio, mas era tarde. A Batalha do Rio de Janeiro já havia entrado para a história como o “*o último feito imortal da marinha de Luís XIV*”.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Fortaleza de São José, atual sede do Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN).

<sup>5</sup> Guarda-Marinha Du Plessis-Parseau, que serviu sob as ordens de Trouin no ataque ao Rio.



## NASCE UMA CAPITAL

A cidade se desenvolveu rapidamente até meados do século XVIII, quando a riqueza das minas atingiu sua plenitude. A frente pioneira do Sul, povoada em grande parte graças à criação do gado necessário para alimentar a região aurífera, também terá grande impulso. O Rio de Janeiro exercerá um papel importante nessa região, principalmente durante o governo de Gomes Freire de Andrade (1733-63). Gomes Freire tem sua autoridade estendida a Santa Catarina e Rio Grande logo no início de seu governo, passando a dirigir a ocupação daqueles territórios. É a partir do Rio que a Coroa portuguesa tenta ligar Sacramento ao resto de suas possessões americanas, fundando as cidades de Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) e Rio Grande como entrepostos marítimos na viagem do Rio de Janeiro a Sacramento. Os espanhóis acabariam por se antecipar a esse movimento colonizando toda a banda oriental do Rio Uruguai, isolando o posto português no Prata.

Nesse contexto, em 1750, é assinado o Tratado de Madri, onde Portugal cede sua colônia platina à Espanha em troca dos Sete Povos das Missões, território indígena localizado no interior do Rio Grande. Os índios, contudo, se sublevam e desencadeiam a Guerra Guaranítica, que os opõe aos exércitos de Portugal e Espanha, sendo a parte lusitana comandada por Gomes Freire, a partir do Rio de Janeiro. Toda a segunda metade do século XVIII é marcada por conflitos militares no Prata, e são as necessidades da guerra, mais do que o controle das minas (na época exploradas há mais de 60 anos), que levam o Marquês de Pombal, ministro forte do Rei D. José I, a transferir a capital do Brasil de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763, logo após o falecimento de Gomes Freire.

Prova da preponderância do aspecto militar da mudança da sede colonial é a priorização dos vice-reis pelas obras militares na nova capital. Ao assumir o cargo de Vice-Rei, Antônio Álvares da Cunha dá continuidade à modernização das fortalezas da cidade (incluindo a Fortaleza da Ilha de Villegagnon) e constrói os Arsenais de Marinha e de Guerra do Rio de Janeiro.



Mapa feito pelo próprio Duguay-Trouin sobre o cruzamento da barra do Rio em 1711

## O RIO DA CORTE – CENTRO NAVAL DE UM IMPÉRIO

A fuga dos Bragança para o Rio de Janeiro em 1808, devido às Guerras Napoleônicas, consolidaria o crucial aspecto militar-naval da cidade no Atlântico, muito antes pelos Correia de Sá. Como a fuga se deu a bordo dos navios da Marinha Portuguesa, o Rio de Janeiro passou a ser sua nova sede e, após a Independência, a sede da Marinha Imperial. Numa época em que as comunicações por terra eram extremamente precárias, seria esta Marinha que poria em prática todos os desígnios imperialistas dos Bragança na América e combateriam os desafios locais ao seu poder. O envio rápido de tropas e o bloqueio naval efetuados pela Esquadra seria a tônica da estratégia militar do Brasil desde a chegada de D. João até o fim do Império, como na invasão da Guiana Francesa e na anexação da Província Cisplatina.

Após a Revolução do Porto de 1820, D. João VI tenta protelar quaisquer decisões e só é realmente compelido a agir quando dois levantes militares no Rio de Janeiro (o primeiro o obriga a jurar de antemão a Constituição em elaboração pelas Cortes e o segundo, ao ameaçar uma radicalização do processo político, é



afogado em sangue por tropas comandadas por D. Pedro) o convencem de que o melhor é retornar a Lisboa. Os levantes do Rio, mais do que a Revolução do Porto, estão a guiar os rumos da monarquia portuguesa.

## CONCLUSÃO - O BRASIL INDEPENDENTE

Após o Grito do Ipiranga, a Corte voltará a exercer seu papel centralizador através de projeção naval, em todos os conflitos do Império desde as lutas pela Independência até as revoltas do período regencial. O Rio de Janeiro firma-se assim como a sede do poder naval brasileiro por excelência, posto que exerceu durante os conflitos externos do Segundo Reinado contra as repúblicas platinas e mantém até hoje. Tal situação estendeu-se pela República e, a despeito da transferência da capital para Brasília, a preponderância militar continua, com a cidade abrigando uma grande parte dos contingentes das Forças Armadas.

Retornando às perguntas reflexivas feitas na Introdução, chega-se a conclusão de que, mesmo antes da descoberta do ouro, da transformação do Rio no principal porto da colônia e da transferência da capital, a cidade já exercia o papel de guardião da América Portuguesa, razão primeira da fundação de Salvador, que acabou por não exercer este papel muito tempo.

Tanto aspectos naturais quanto históricos contribuíram para isso, mas é fato que o Rio de Janeiro foi



Arsenal de Marinha em 1939

desenvolvendo uma tradição e uma concentração de forças militares ímpares no país. A transferência da capital do Brasil para a Guanabara apenas reconheceu o fato de que para Portugal e, depois, para o Brasil, fosse adequado e conveniente transformar esta cidade, a princípio apenas uma bela baía para reabastecimento, na Cidadela do Atlântico Sul.

### **BIBLIOGRAFIA:**

Brasil 500 anos. (1999) Volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6, ABRIL. São Paulo.

Em busca de um Rio perdido. Jornal O GLOBO. (2001) Caderno Especial. 1ª Edição. Acessado a 26 de abril de 2011 em: <http://www.aarffsa.com.br/noticias2/01031155.html>

ENDERS, A. (2008). A História do Rio de Janeiro. 2ª edição, GRYPHUS. Rio de Janeiro.

FERNANDES, F. L. (2008). A feitoria portuguesa do Rio de Janeiro. Acessado em: 26 de abril de 2011, em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-90742008000100010](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742008000100010)

GOMES, L. (2007). 1808. 1ª edição, PLANETA DO BRASIL. Rio de Janeiro.

História do Rio de Janeiro. Acessado a 13 de agosto de 2011, em <http://www.rio-turismo.com/historia.htm>

MOREIRA, J. B. (2009). Rio de Janeiro, Cidade Maravilhosa, Sua História e Seus Encantos. Acessado a 13 de agosto de 2011 em: <http://www.marcellio.com/rio/>



## POR QUE O CIDADÃO BRASILEIRO DEVE E PRECISA ESTUDAR A LÍNGUA PORTUGUESA?

---

*2T (RM2-T) Thaís Araújo*

---

A resposta à pergunta que intitula este artigo pode parecer óbvia, afinal de contas, trata-se de cidadãos brasileiros, e estes, pelo menos teoricamente, têm a obrigação cívica de saber a sua própria língua. Mas, para compreendermos o patriotismo que resvala esse tema, é preciso primeiramente refletirmos a respeito de algumas questões históricas.

Desde o momento em que foi transportada para o Brasil, isto é, desde o momento em que os portugueses chegaram a esta terra, até o século XIX, a lín-

gua portuguesa, de acordo com Orlandi e Guimarães, passou por quatro períodos, em que se distinguem as suas condições de funcionamento, até constituir-se em **língua nacional**. Expliquemos: quando os portugueses chegaram ao Brasil, a sua língua ainda não era a língua deste povo, e isso também não aconteceu na prática quando foi declarado oficialmente que seríamos colônia de Portugal. A nacionalização da língua portuguesa só veio a ocorrer efetivamente após um período de historicização dessa língua ou, em outras palavras, a

partir do momento em que se criou um vínculo afetivo entre esta e o povo da então colônia.

Segundo Orlandi e Guimarães, no primeiro período, que vai desde o início da colonização até a expulsão dos holandeses em 1654, as línguas indígenas eram predominantes, e a língua portuguesa era falada apenas por um pequeno número de pessoas. Com a expulsão dos holandeses, aumentou o número de portugueses na colônia, aumentando, conseqüentemente, o número de falantes do português. Nesse segundo período, que vai até a chegada da família real, nota-se uma primeira modificação no relacionamento entre o português e as demais línguas faladas no Brasil. Com a família real, vieram também, de acordo com os autores, aproximadamente quinze mil portugueses para a nova sede da Coroa, o que devido a inúmeros fatores mudou novamente o relacionamento entre as línguas faladas no Rio de Janeiro (terceiro período). No último desses períodos, cujo início se deu quatro anos após ser proclamada a independência, em 1826, surgiram as primeiras discussões a respeito do nome da língua do Brasil. Havia projetos que defendiam que a língua falada no Brasil era a língua brasileira, e não a portuguesa, como se tinha até então. Mas essas discussões acabaram sendo deixadas de lado – temporariamente – devido à troca dos determinantes “brasileira” ou “portuguesa” pelo determinante “nacional”.

Nesse momento, embora se evitasse nomear oficialmente a língua do Brasil como língua portuguesa ou como língua brasileira, de acordo com Orlandi e Guimarães, o que passou a ser colocado com a denominação de língua enquanto língua nacional não foi a superioridade de uma língua em relação à outra, mas a “língua enquanto signo de nacionalidade, ou seja, em sua relação com a nação”<sup>1</sup>. É, então, neste momento que, como dissemos anteriormente, passou-se a ter um vínculo afetivo entre povo, nação e língua. O povo passou a reconhecer-se na língua que falava e via nesta uma forma de materialização da sua nacionalidade. Defendendo-a, portanto, estariam defendendo a sua pátria e a sua própria cidadania.

Foi nesse período, mais especificamente em meados do século XIX, que se iniciou no Brasil o processo de

gramatização da língua portuguesa. Entendemos processo de gramatização como o que fora definido por Aurox, isto é, “processo que conduz a *descrever* e *instrumentar* uma língua na base de duas tecnologias, que são ainda hoje os pilares de nosso saber metalinguístico: a gramática e o dicionário” [itálico do autor]. A questão da língua nacional está, deste modo, intrinsecamente ligada a esse processo, pois é a partir da instrumentação dos seus saberes linguísticos que começou a ser produzido no Brasil recém-independente o efeito de evidenciamento da sua língua enquanto uma língua diferente da de Portugal, destacando-se as peculiaridades daquela em detrimento desta. O processo de gramatização, conforme Guimarães, ocorreu, então, no Brasil de modo antagônico ao que ocorrera na Europa. Se lá a gramatização foi uma forma de os países europeus conquistarem o resto do mundo, aqui ela se desenvolveu a partir do nosso processo de independência como forma de legitimar as diferenças linguísticas entre a língua do Brasil e a de Portugal.

O Brasil recém-independente buscava fortalecer-se enquanto nação quando a língua do Brasil passou a ser vista como signo de nacionalidade, ou seja, como uma representação simbólica daquilo que distingue a nação brasileira das demais, principalmente da portuguesa. Por isso, visando à produção da unidade necessária à constituição da identidade linguística característica da brasilidade, fez-se necessário instrumentar a língua do Brasil, evidenciando o que nela havia de particular e recorrendo aos modelos clássicos para se legitimar em relação às outras línguas neolatinas já instrumentadas.

Para entendermos o porquê dessa necessidade de instrumentar, defender e legitimar a língua nacional, basta pensarmos em alguns grandes exemplos históricos. A história nos mostra que o enfraquecimento do poder estatal repercute no plano linguístico – este é, por exemplo, o caso do Império Romano ocidental após a invasão árabe – e que um Estado forte para se legitimar precisa de uma língua igualmente forte e homogênea, haja vista o processo de expansão territorial dos países europeus no século XV. Nesse caso, visando à manutenção do novo domínio, a cultura e a língua dos povos dominados eram subjugadas em prol da imposição da língua e da cultura do povo dominador, como aconteceu aqui durante a colonização brasileira. Uma vez que o povo dominado houvesse, então, adquirido a língua e a cultura do seu dominador, também haveria adquirido a identidade desse povo em detrimento da sua própria identidade e, com isso, tornar-se-iam apenas uma nação.

<sup>1</sup> ORLANDI, Eni P.; GUIMARÃES, Eduardo. Produção de um espaço de produção linguística: a gramática no Brasil. Campinas, SP: Pontes, 2001. Separata de: Orlandi (org) *História das Ideias Linguísticas: constituição do saber metalinguístico e constituição da língua nacional*. Campinas, SP: Pontes, 2001.



Contudo, contrariando as expectativas dos portugueses, no caso do Brasil, assim como em muitos outros países, o transporte da língua do território europeu para o brasileiro “força outros contornos para a enunciação”<sup>2</sup>, criando novas relações palavra-coisa. Ou seja, a língua portuguesa, ao ser falada num novo local-tempo, cria um novo espaço de interpretação, ressignificando-se e significando as coisas do Brasil a partir do trabalho de memória do português, que tenta nomear esse novo mundo associando-o àquilo que conhecera em Portugal. No Brasil, havia situações e coisas distintas daquelas que havia na Europa. Para nomeá-las, foi necessário que o português as associasse a algo conhecido da sua terra natal, mas, além desse trabalho de memória, a nomeação daquilo que era próprio do novo mundo também teve influência das línguas aqui faladas até então, isto é, das línguas indígenas, e das outras línguas que por aqui passaram durante o processo de colonização, como as línguas africanas, por exemplo.

Para ilustrar o que foi dito acima, vejamos a análise feita pela linguista Bethania Mariani, em seu livro *Colonização linguística*. O animal que hoje conhecemos como Tatu assim já era chamado pelos habitantes indígenas da colônia e foi descrito para a corte da seguinte forma:

*“(...) e se tem pella melhor caça que ha no matto chamão lhes Tatús são tamanhos como coelhos e t1/2,, um casco a maneira*

<sup>2</sup> Idem.



*de lagosta como de cágado mas he reparado em muitas juntas como laminas, parece totalmente hã, rabo do mesmo casco comprido o foçinho he como de leitão, e não bota mais fora do casco que a cabeça”. (GÂNDAVO apud Mariani, idem: 73). [negrito da autora; grifos nossos].<sup>3</sup>*

As comparações, segundo a autora, demonstram o trabalho de memória operado pelo português, que tenta descrever para os seus conterrâneos que ficaram na metrópole um animal típico desta terra. Observe que, neste caso, o nome que se manteve é um nome indígena. Situações como essas aconteceram aos montes e acabaram interferindo no léxico da língua falada no Brasil, distinguindo-o, em parte, do léxico da língua de Portugal. Além das diferenças lexicais, algumas diferenças sintáticas e fonéticas, como as que dizem respeito à colocação pronominal, fizeram com que a distinção entre a língua do Brasil e a de Portugal se tornasse uma evidência. Baseados nesse argumento, os líderes do movimento romântico, que estavam diretamente ligados ao movimento de independência política, além de requererem a independência literária, passaram a exigir também a independência linguística – intento que foi frustrado devido a uma série de fatores, que nesse momento não interessam aos objetivos deste artigo.

A necessidade de legitimar, conhecer e defender a língua nacional surgiu, então, num momento em que também se tornava necessário defender e legitimar perante o mundo o Estado nacional. Passado este momento, no entanto, isto é, com a legitimação e estabilização do Estado e da Língua nacional, defendê-los deixou de ser uma necessidade política e, com o tempo, essa motivação histórica se perdeu. Poucos estudantes sabem hoje que conhecer e dominar a língua portuguesa do Brasil é uma questão cívica, porque desse modo colaboram para a manutenção da sua esta-

<sup>3</sup> MARIANI, Bethânia. *Colonização Linguística*. Campinas, SP: Pontes, 2004.

bilidade e, mais do que isso, porque é assim que eles contribuem para que ela se mantenha viva e para que, conseqüentemente, o Estado nacional se mantenha forte. Como expusemos acima, se a nação brasileira só passou a existir a partir do momento em que passou a existir também a língua nacional, defendê-la é também defender a nossa pátria. Por isso, entendemos que saber a língua portuguesa do Brasil é direito e dever de todos os brasileiros. Se, em tempos de paz, conhecer as línguas de outros povos é cortês, proporciona um maior intercâmbio cultural e pode ajudar na hora de fazer acordos; em tempos de guerra, terá sucesso o povo que, ainda que dominado politicamente, manter viva a sua língua e, através dela, a sua cultura.

Desse modo, levando em consideração que estamos numa instituição militar e que cabe a nós zelarmos pela nossa pátria, facilmente chegaremos à resposta da pergunta-título deste artigo, pois não há modo mais eficaz de fazê-lo senão tendo língua e cultura fortes. Sendo assim, valorizemos o que é nacional, leiamos os clássicos e também os modernos, escrevamos e, por conseguinte, contribuamos para que a nossa percepção de mundo, os diferentes usos da nossa língua e a nossa cultura fiquem registrados para posteridade.



Primeira gramática da língua portuguesa, publicada em 1536, por Fernão de Oliveira. As gramáticas brasileiras só foram publicadas a partir do século XIX e, embora visassem evidenciar as peculiaridades linguísticas da língua do Brasil, ainda estavam muito presas ao modelo das gramáticas das línguas neolatinas

#### **BIBLIOGRAFIA:**

AUROUX, Sylvain. A revolução tecnológica da gramatização. Trad. Eni P. Orlandi. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1992.

COSTA, Thaís de Araújo da. Gramáticas pós-NGB: do discurso oficial a outros discursos (im)possíveis. Dissertação de mestrado. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Letras, 2010.

GUIMARÃES, Eduardo. Sinopse dos estudos do português no Brasil: a gramatização brasileira. Campinas, SP: Pontes, 1996. Separata de: Guimarães; Orlandi (org.). Língua e Cidadania: o português do Brasil. Campinas, SP: Pontes, 1996.

MARIANI, Bethânia. Colonização Linguística. Campinas, SP: Pontes, 2004.

ORLANDI, Eni P.; GUIMARÃES, Eduardo. Produção de um espaço de produção linguística: a gramática no Brasil. Campinas, SP: Pontes, 2001. Separata de: Orlandi (org) História das Ideias Linguísticas: constituição do saber metalinguístico e constituição da língua nacional. Campinas, SP: Pontes, 2001.



## DOIS NAVIOS, MESMO DESTINO

*“Que os navios, assim como os homens, têm alma,  
os velhos marinheiros estão cansados de saber”.*

*Cecil Shepard – Almirante inglês*

---

CMG (RM1) Pedro Gomes dos Santos Filho

---

Estados Unidos da América, janeiro de 1920. O praça Raimundo Nonato<sup>1</sup> encontrava-se a bordo do Encouraçado “São Paulo” prestes a finalizar um período de grandes reparos e modernização, preparando seu retorno ao Brasil.

O Encouraçado “São Paulo” foi o terceiro navio da MB a ostentar esse nome. Antes dele, dois navios foram batizados de “São Paulo”. Um vapor fretado para transporte de tropas na Guerra do Paraguai e um encouraçado com construção prevista no Programa

Julio de Noronha de 1904 que, embora já tivesse Comandante nomeado, não chegou a ser construído.

Chegou ao Brasil cinco meses após a chegada do seu “irmão”, o Encouraçado “Minas Gerais”. Em 1920, com menos de 15 anos de serviço, o “São Paulo” já tinha muitas histórias para contar.

Na sua viagem inaugural para o Brasil, em 1910, conduziu o Presidente eleito Marechal Hermes da Fonseca, de Cherbourg para o Rio de Janeiro, com escala em Lisboa. Nessa escala, um fato curioso. Um Marechal, sobrinho do Marechal responsável pela Procla-

---

<sup>1</sup> Personagem fictício.





mação da República no Brasil, pôde assistir à Proclamação da República em Portugal.

Pouco tempo depois da chegada ao Rio de Janeiro, seus marinheiros, em conjunto com marinheiros de outros navios da Esquadra, se revoltaram, dando origem ao Movimento conhecido como Revolta dos Marinheiros ou da Chibata.

Raimundo conhecia a história do seu querido barco. Costumava escutar com atenção as histórias contadas pelos companheiros mais antigos, durante os períodos de recreação. Marinheiro de escol, fazia parte de uma tripulação que tinha amor pelo seu navio e orgulho de servir a bordo de uma belonave de linhas elegantes e artilharia poderosa.

O “São Paulo” era um navio que primava pela

organização. Um documento pioneiro denominado Organização Interna Administrativa – OIA, baseado em documento semelhante adotado por navios da marinha norte-americana, regia as fainas e os trabalhos diários.

A disciplina e apresentação marinheira do navio chamavam atenção. As fainas de baldeação, lavagem de sacos e macas, limpeza dos amarelos e outras eram realizadas com afincio pela guarnição.

A tradicional faina “Lona e areia”, onde o convés com piso de madeira era coberto por uma lama de areia e esfregado pelos militares da tripulação calçados com chinelos de lona adaptados, mantinha o tabuado sempre limpo.

O pagamento de vencimentos a toda tripulação

com dinheiro vivo e devidamente envelopado era rápido e corretamente executado pelos Encarregados de Divisão.

Nos dias festivos se embandeirava em arco; à noite acendia a iluminação de festa.

O pessoal da Divisão de Serviço revezava-se de pé, rodando quarto, atento aos detalhes necessários à boa apresentação de seu navio. Pintura do costado sempre bem executada, Bandeira Nacional, de Cruzeiro, pavilhões e flâmula de comando atopetados sem enroscar nos respectivos mastros e adriças, praças de máquinas sem água e sujeira nos porões eram pontos de honra exigidos pelo Comando.

Recebia com garbo e distinção os visitantes ilustres. Presidentes da República eram hóspedes a bordo em viagens ao estrangeiro.

Era uma escola para os Aspirantes que embarcados em viagens de instrução conseguiam aplicar na prática os conhecimentos teóricos aprendidos nas salas de aula da Escola Naval.

No mar, o entusiasmo contagiante da tripulação traduzia-se em excelentes resultados nas fainas e nos exercícios realizados.

Satisfeito com a vida de bordo, Raimundo não imaginava que em pouco mais de quatro anos seu navio estaria envolvido em uma grave crise política. Novembro de 1924 seria para sempre lembrado.

Na manhã do dia 4 daquele mês, chega ao Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, a notícia alarmante: a tripulação do Encouraçado “São Paulo” estava revoltada e apontava os canhões para o Palácio do Catete, sede do Governo.

Na verdade, os revoltosos eram sete tenentes e vários praças que conseguiram dominar o navio, quando parte da guarnição estava licenciada. O Almirante Alexandrino ao tentar, sem sucesso, ir a bordo argumentar com os revoltosos, dirigiu-se ao Encouraçado “Minas Gerais” e ordenou ao Comandante preparar para atacar o navio revoltado. Antes de qualquer reação por parte do navio irmão, o “São Paulo” suspendeu e saiu da Baía de Guanabara sob o fogo do forte Copacabana e da fortaleza Duque de Caxias. A fortaleza de Santa Cruz também disparou. Em mar aberto, ao saber que estava sendo perseguido, demandou Montevideú, onde a guarnição solicitou asilo.

Findo esse período o “São Paulo” tornou a ser um navio exemplar da Esquadra, com sua eficiência e disciplina admiradas pelas outras unidades navais.

Após diversas comissões e muitas milhas navegadas, sua vida operativa chegou ao fim.

14 de julho de 1951 não foi um dia feliz para a Marinha. A cerimônia de Mostra de Desarmamento do navio tinha clima de funeral. Alguns oficiais e praças que um dia pertenceram a sua tripulação não conseguiam esconder a vontade de chorar. Depois da leitura do documento oficial que formalizava a sua baixa, foram arriadas as bandeiras e a flâmula de comando. O Encouraçado “São Paulo” deixava de ser um navio de guerra.

Em novembro do mesmo ano, já na Reserva, Raimundo toma conhecimento da triste notícia: – URGENTE! AFUNDOU O CASCO DO EX-ENCOURAÇADO SÃO PAULO! – Vendido como sucata para um estaleiro inglês e seguindo a reboque para Inglaterra a fim de ser desmontado, o casco do ex-Encouraçado “São Paulo” não resistiu ao mau tempo e afundou ao se aproximar da zona dos Açores. Na noite de 6 de novembro, o casco soltou-se dos cabos que o ligavam aos rebocadores, perdendo-se na escuridão, terminando por afundar em local de coordenadas desconhecidas. Aquele que fora um bravo navio levou consigo sua última tripulação composta de oito homens e repousou para sempre no fundo do mar.

xxx

Estados Unidos da América, janeiro de 1952. O praça Raimundo Nonato Filho encontrava-se a bordo do Cruzador “Tamandaré”, prestes a iniciar um período de treinamentos, preparando sua vinda ao Brasil.

O Cruzador “Tamandaré” foi o terceiro navio da MB a ostentar esse nome. A homenagem ao Almirante Joaquim Marques de Lisboa já havia sido feita nos costados de um encouraçado construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, participante da Guerra do Paraguai, e de um cruzador, também construído pelo Arsenal, que tomou parte ativa na Revolta da Armada.

Chegou ao Brasil quatro meses após a chegada do seu “irmão”, o Cruzador “Barroso”. Em 1952, com menos de 15 anos de serviço, o “Tamandaré” já tinha muitas histórias para contar.

Sobrevivente da 2ª Guerra Mundial, onde operou com o nome de USS “Saint Louis”, era considerado um navio valente e dotado de sorte. No dia do ataque japonês à Esquadra do Pacífico, em Pearl Harbour, o “Saint Louis” encontrava-se atracado ao píer de Southeast Lock. Mesmo atracado, conseguiu abater três aviões inimigos. Foi o primeiro navio de porte a deixar

a base americana no Pacífico. Ao entrar no canal navegável, foi atacado por um minissubmarino japonês, mas os torpedos explodiram nos recifes, a menos de 200 jardas do navio. Na batalha de Kolombangara, no Pacífico, o “St. Louis” recebeu um torpedo que avariou sua proa, mas não conseguiu afundá-lo. Sobreviveu a ataques aéreos e a uma ação suicida de *kamikaze*. Fazia jus ao apelido de “Lucky Lou”.

Raimundo Filho conhecia a história do seu querido barco. Costumava escutar com atenção as histórias contadas pelos americanos, durante o recebimento. Marinheiro de escol, fazia parte de uma tripulação que tinha amor pelo seu navio e orgulho de servir a bordo de uma belonave de linhas elegantes e artilharia poderosa.

O “Tamandaré” era um navio que primava pela organização. Um documento denominado Organização Interna Administrativa – OIA, semelhante ao adotado anos antes pelo “São Paulo”, regia as fainas e os trabalhos diários.

A disciplina e apresentação marinheira do navio chamavam atenção. As fainas de baldeação, arejamento de colchões, limpeza dos amarelos e outras eram realizadas com afinco pela guarnição.

A tradicional faina “Lona e areia”, onde o convés com piso de madeira era coberto por uma lama de areia e esfregado pelos militares da tripulação calçados com chinelos de lona adaptados, mantinha o tabuado sempre limpo.

O pagamento de vencimentos a toda tripulação com dinheiro vivo e devidamente envelopado era rápido e corretamente executado pelos Encarregados de Divisão.

Nos dias festivos se embandeirava em arco; à noite acendia a iluminação de festa.

O pessoal da Divisão de Serviço revezava-se de pé, rodando quarto, atento aos detalhes necessários à boa apresentação de seu navio. Pintura do costado sempre bem executada, Bandeira Nacional, de Cruzeiro, pavilhões e flâmula de comando atropetados sem enroscar nos respectivos mastros e adriças, praças de máquinas sem água e sujeira nos porões eram pontos de honra exigidos pelo Comando.

Recebia com garbo e distinção os visitantes ilustres. Presidentes da República eram hóspedes a bordo em viagens ao estrangeiro.

Era uma escola para os Aspirantes que embarcados em viagens de instrução conseguiam aplicar na práti-

ca os conhecimentos teóricos aprendidos nas salas de aula da Escola Naval.

No mar, o entusiasmo contagiante da tripulação traduzia-se em excelentes resultados nas fainas e nos exercícios realizados.

Satisfeito com a vida de bordo, Raimundo Filho não imaginava que em pouco mais de três anos seu navio estaria envolvido em uma grave crise política. Novembro de 1955 seria para sempre lembrado.

Na manhã do dia 11 daquele mês, na certeza de que o Dr. Carlos Luz, Presidente da República em exercício, pretendia dar um golpe e impedir a posse de Juscelino Kubitschek, eleito recentemente, o General Henrique Teixeira Lott, Ministro da Guerra, rebelou-se e desencadeou uma rápida operação militar que destituiu o Presidente. O cargo foi entregue para Nereu Ramos, Presidente do Senado.

Pego de surpresa, Carlos Luz embarcou no Cruzador “Tamandaré” com uma comitiva composta por alguns membros de seu gabinete e outras pessoas. Não tendo condições de governar no Rio de Janeiro, o Presidente deposto pretendia instalar seu Governo em Santos, pois estava informado que a situação em São Paulo lhe era favorável.

Com velocidade reduzida, pois das oito caldeiras apenas uma funcionava, o Tamandaré saiu à barra sob o fogo do forte Copacabana e da fortaleza Duque de Caxias. A fortaleza de Santa Cruz também disparou.<sup>2</sup> Ao receber uma mensagem do Capitão dos Portos do Estado de São Paulo informando não ser o desembarque possível em virtude da posição assumida pelo Exército, o navio regressou ao Rio. Não tendo base em terra e apoio político que lhe desse suporte, Carlos Luz decidiu pela renúncia.

O episódio conhecido como “Novembrada” não afetou a vida a bordo do “Tamandaré”, que continuou a ser um navio exemplar da Esquadra, com sua eficiência e disciplina admiradas pelas outras unidades navais.

Após diversas comissões e atingir a marca de 220.000 milhas navegadas, sua vida operativa chegou ao fim.

28 de junho de 1976 não foi um dia feliz para a Marinha. A cerimônia de Mostra de Desarmamento do navio tinha clima de funeral. Alguns oficiais e

<sup>2</sup> Artigo de Darly Correa – Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.



praças que um dia pertenceram a sua tripulação não conseguiam esconder a vontade de chorar. O evento contou com a presença do primeiro Comandante do navio, o ex-Ministro da Marinha, Almirante Paulo Bósio, antigo oficial do Encouraçado “São Paulo”. Depois da leitura do documento oficial que formalizava a sua baixa, foram arriadas as bandeiras e a flâmula de comando. O Cruzador “Tamandaré” deixava de ser um navio de guerra.

Seis anos depois, já na Reserva, Raimundo Filho toma conhecimento da triste notícia: – URGENTE! AFUNDOU O CASCO DO EX-CRUZADOR TAMANDARÉ! – Vendido como sucata para uma empresa com sede no Panamá e seguindo a reboque para Formosa a fim de ser desmontado, o casco do ex-Cruzador “Tamandaré” não resistiu ao mau tempo e afundou ao se aproximar do Sul da África. O casco apresentou uma banda, que foi se acentuando apesar do reboque seguir a boa velocidade. Na noite de 24 de agosto, por volta das 22h22min, na posição de coordenadas 38° 48’S e 001° 24’W, o ex-cruzador começou a submergir, sendo então largado o cabo de reboque. Por fim, aquele que fora um bravo navio afundou, reousando para sempre no fundo do mar.

xxx

Incansáveis, o “São Paulo” e o “Tamandaré” prestaram mais de 25 anos de bons serviços à Marinha do Brasil.

Eficientes, disputaram o título de melhor navio com seus “irmãos rivais”, o Encouraçado “Minas Gerais” e o Cruzador “Barroso”. Frequentemente saíram vencedores nessa árdua disputa.

Guerreiros, participaram da 2ª Guerra Mundial. No Atlântico, o “São Paulo”, amarrado a quatro ferros, mas com a tripulação em estado de sobre-aviso e pronto para o combate, fazia a guarda do porto de Recife; no Pacífico, o “Tamandaré”, ainda com bandeira norte-americana e o apelido “Lucky Lou”, sobrevivia a ataques e combatia tenazmente os inimigos japoneses.

Corajosos, desafiaram, em novembro de crise, a artilharia dos fortes Copacabana, Duque de Caxias e Santa Cruz. De modo a não oferecer perigo à população do seu porto sede, não revidaram os tiros das fortalezas. Altivos, conseguiram continuar navegando e sair à barra.

Ciosos da importância que um navio de linha tem para a sua Esquadra, “combinaram a passagem de serviço”. No mesmo ano em que o “São Paulo” teve a sua baixa definitiva, o “Tamandaré” foi incorporado à Marinha do Brasil.

xxx

Raimundo Nonato costumava dizer a seu filho o que sempre ouviu nos conveses onde passou a maior parte da sua vida: “Todos os navios têm alma!”. Pai e filho, ao longo do tempo embarcado, puderam constatar que alguns navios possuem, além de alma, estrela. Outros, ainda mais especiais, têm vontade própria, decidem não se transformar em sucata e escolhem o fundo do mar para seu túmulo eterno. O Encouraçado “São Paulo” e o Cruzador “Tamandaré” eram assim. Navios com alma, estrela, vontade própria e marcantes coincidências nas suas brilhantes trajetórias.

## **BIBLIOGRAFIA**

BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume V, Tomo II*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

CORREA, Darly. *Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985*.

GAMA, Artur Oscar Saldanha da. *Brasileiros no sinistro triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

## **Prêmios e Certificações**

---

Prêmio Nacional da Gestão Pública - PQGF

Melhoria de Processo de Software Brasileiro - MPS.BR

ISO 9001: 2008 - Lloyd's Register Quality Assurance

## **Áreas de Atuação**

---

Criptologia

Desenvolvimento de Sistemas

Gestão da Informação

Pesquisa Operacional

[www.casnav.mar.mil.br](http://www.casnav.mar.mil.br)

Catalisador da evolução tecnológica da Marinha do Brasil



# CASNAV

Centro de Análises de Sistemas Navais

# FORJANDO A MENTALIDADE MARÍTIMA DENTRO E FORA DA MARINHA DO BRASIL

*“Da Pátria, todo amor, constantes pioneiros,  
Por sobre mar ou terra, ou sob o céu de anil,  
Ardentes, juvenis, do Mar os Escoteiros,  
Só tem por lema audaz: Tudo pelo Brasil!”  
Rataplã do Mar (Hino dos Escoteiros do Mar)*

---

*Aspirante Felipe Kohn Martins*

---

## A MENTALIDADE MARÍTIMA

Como definição a mentalidade marítima se constitui na “convicção ou crença, individual ou coletiva, da importância do mar para a nação brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir, no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar”.<sup>1</sup> A partir dessa premissa se desenvolve o Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR), da Marinha do Brasil (MB), baseado nas seguintes metas:

- Conscientizar a população brasileira da importância do mar para o cidadão e para o País;
- Conscientizar a população, **em especial as crianças e jovens**, da importância e da responsabilidade de sua atuação na preservação dos mares;
- Mobilizar o conjunto da população para o efetivo engajamento na preservação do mar e na utilização ótima dos seus recursos; e
- Permitir que uma maior parcela da população conheça os componentes do Poder Marítimo brasileiro e a importância de valorizá-los e fortalecê-los.



## A FORMAÇÃO DA MENTALIDADE MARÍTIMA FORA DA MB

Embora a MB seja a maior propulsora da formação dessa mentalidade marítima no país, essa consciência é forjada nas crianças e jovens e, em auxílio substancial aos esforços da Marinha, desenvolvida nos Grupos de Escoteiros do Mar, que se formam em espelho às tradições da Marinha do Brasil e impulsionam os jovens de 6 a 21 anos à convicção da importância do mar para a nação, agregando diversos costumes marinheiros.



## O PROPÓSITO DO ESCOTISMO DO MAR

O Escotismo do Mar procura desenvolver nos jovens o gosto pela vida no mar através de uma cultura marítima e de um espírito marinho. Os Escoteiros do Mar praticam o escotismo através das artes e técnicas marinheiras, pela navegação a vela e a motor, pelas viagens, pelos transportes marítimos, pela pesca, pelos estudos da oceanografia, pela exploração, pelos es-

<sup>1</sup> <http://www.mar.mil.br/secirm/promar.htm>. Acessado em 14 de agosto de 2011



portes náuticos e subaquáticos, e incentivando o culto das tradições de nossa Marinha. Além das atividades voltadas diretamente para o mar, essa modalidade de escotismo também pratica atividades em terra como acampamentos, trilhas, escaladas, rapel e outras atividades que praticamente os deixam o *status* de jovens anfíbios.

Tendo a consciência da necessidade de profissionais no país engajados nas atividades marítimas, o Escotismo do Mar apresenta aos jovens as vestimentas próprias da cultura marinheira/náutica e a familiarização com o ambiente marítimo, buscando como ideal “A formação escoteira dos jovens de caráter, ligados às coisas do mar, é valorosa para o futuro do país”.<sup>2</sup>

## O ESCOTISMO

O Escotismo, fundado por Lorde Robert Stephenson Smyth Baden-Powell, General do Exército britânico, é um movimento mundial, educacional, voluntariado, apartidário, sem fins lucrativos. A sua proposta é o desenvolvimento do jovem, por meio de um sistema de valores que prioriza a honra, baseado na Promessa e na Lei escoteira, e, através da prática do trabalho em

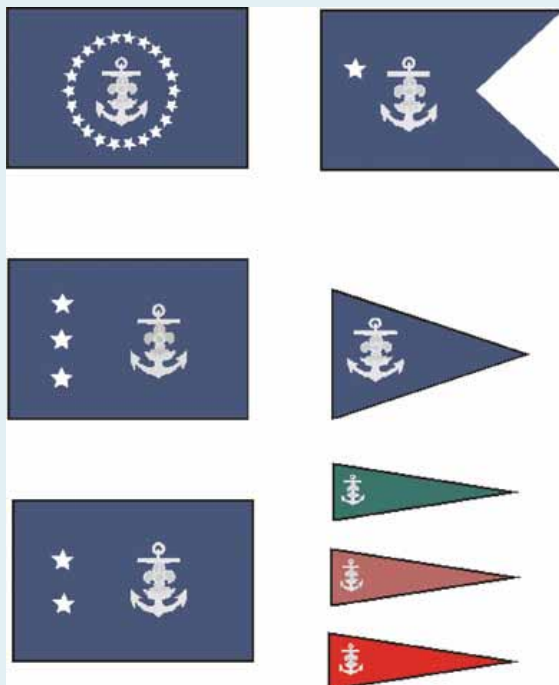
equipe e da vida ao ar livre, fazer com que o jovem assumira seu próprio crescimento, tornar-se um exemplo de fraternidade, lealdade, altruísmo, responsabilidade, respeito e disciplina. A história do Escotismo está ligada desde o início ao militarismo, cujo fundador se baseou nas suas experiências na coordenação de jovens em suas campanhas militares na África e Índia, especialmente no Cerco de Mafeking, na África do Sul. O elo do movimento com a Marinha do Brasil vem do início do século XX, quando oficiais a bordo do Encouraçado Minas Gerais, trazendo o navio da Inglaterra em 1910, trouxeram também os primeiros manuais e os primeiros jovens escoteiros, filhos desses oficiais que os acompanharam à Inglaterra.

Atualmente, essa proximidade ainda existe e a Marinha está presente em sua totalidade na formação desses jovens do mar. Um exemplo claro dessa influência extremamente positiva da nossa instituição é o funcionamento de um Grupo de Escoteiros do Mar no Departamento Esportivo do Clube Naval (Piraquê): o 123º Grupo Escoteiro do Mar Almirante Saldanha.

## ATIVIDADES

As atividades ao ar livre são inerentes ao Movimento Escoteiro e visam à formação dos jovens para que sejam cidadãos completos e úteis à sua pátria. Essas

<sup>2</sup> <http://www.escoteirodomar.org/> Acesso em 15 de agosto de 2011.



Semelhança às tradições navais:

Pavilhões e flâmulas dos escoteiros do mar (esq.) e Cerimonial à Bandeira (dir.)



Escoteiros em atividade na Escola Naval

atividades visam à formação do caráter e da liderança dos jovens e se constituem de jogos, excursões, acampamentos, escaladas etc. e são organizadas conforme o chamado Sistema de Patrulhas, onde cada patrulha é uma equipe de jovens com um monitor, cuja função se assemelha a de um Comandante de Pelotão na Escola Naval, pois o jovem deve coordenar os seus elementos (subordinados) nas diversas atividades e nas formaturas e cerimônias. Além dessas atividades básicas, os Escoteiros do Mar desenvolvem outras voltadas para o

### SEMPRE ALERTA!



Escoteiros em atividade a bordo de navios da Marinha do Brasil



crescimento da mentalidade marítima dos jovens, tais como o Grande Jogo Naval, que “envolve um tema náutico e conteúdo técnico náutico, com a competição sadia que é preservada pela Promessa e a Lei Escoteira em primeiro lugar”<sup>3</sup>, e celebra a data do Dia do Escoteiro do Mar no Brasil (11 de junho); aulas de vela; e o Ajuri dos Escoteiros do Mar, que é um acampamento dessa modalidade e, no ano de 2010, utilizou a Escola Naval como base para competições entre os jovens.

## CONCLUSÃO

Em face aos esforços da Marinha para desenvolver na população brasileira a consciência da importância do mar e da Marinha para o país, pode-se ter como um grande aliado o movimento escoteiro, que na sua modalidade do mar incentiva os jovens a subir a bordo dessa ideia chamada “mentalidade marítima”, desenvolvida pelo PROMAR, e a formar cidadãos que produzem muito para o país.

<sup>3</sup> Idem

## Foi notícia: Escoteiros do Mar

“No dia 13/07, terça feira, os Escoteiros do Mar do Paraná receberam a visita do Comandante da Marinha do Brasil, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto e do Comandante do 5º Distrito Naval, Vice-Almirante Sérgio Roberto Fernandes dos Santos. O encontro com os escoteiros fez parte da agenda de visitas do Comandante às instalações da Capitania dos Portos de Paranaguá. (...) Durante a visita do alto comando da Marinha o Almirante Julio Soares fez questão de se encontrar com os Escoteiros do Mar, quando teve a oportunidade de tomar conhecimento dos grandes e sólidos avanços que o escotismo do mar tem realizado no Paraná. Para a Marinha do Brasil os Escoteiros do Mar são um forte parceiro no desenvolvimento da mentalidade marítima no Brasil e nas ações sociais que a instituição desenvolve por missão. Na ocasião o Comandante manifestou seu entusiasmo pelo escotismo do Mar: *‘O caminho do escotismo é um caminho que só produz cidadãos de bem, que querem trabalhar pela comunidade e que produzem muito para o país. Os Escoteiros do Mar também produzem para a mentalidade marítima e a Marinha do Brasil só tem que aplaudir.’*”





## HMY “BRITANNIA”: A SERVIÇO DE SUA MAJESTADE

---

*Aspirante Bruno Henrique Manfrim Cruz*

---

O HMY “Britannia” foi construído pelo estaleiro John Brown & Co. Ltd., nasceu das mesmas pranchetas de onde saíram o HMS “Hood” e o Navio de Cruzeiro “Queen Elizabeth II” – o primeiro, jóia da Royal Navy afundado em combate durante a Segunda Guerra, provocando a ordem enérgica de Winston Churchill: “Afundem o Tirpitz!”, como forma de vingar a perda do “Hood”; o segundo, famoso por ter levado a 5ª Brigada de Infantaria para lutar nas Falklands/Malvinas. Apesar de possuir irmãos tão aguerridos, ser operado pela Royal Navy e poder ser transformado em navio-hospital em caso de necessidade, o “Britannia” possuía uma função peculiar, revestida de formalidade, protocolo e *status*: ser o iate de recreio da Família Real Britânica.

Lançado em abril de 1953 e comissionado em janeiro do ano seguinte, ao longo de 44 anos de serviços prestados, o “Britannia” realizou 968 viagens oficiais navegando 1.087.623 milhas náuticas e efetuando 696 visitas internacionais (inclusive Brasil) e outras 272 em portos de águas britânicas.

Sendo um embaixador itinerante, chegava a levar cinco toneladas de bagagem em uma visita oficial e recebeu personalidades como Dwight D. Eisenhower, Gerald Ford e Ronald Reagan. Foi também cenário para viagens românticas, sendo a mais famosa a do Príncipe Charles com a Princesa Diana, em lua de mel pelo Mediterrâneo, em 1981.

Com essa folha de serviços pouco usual, o navio às vezes era alvo de críticas por não tomar parte em crises nas quais os interesses britânicos eram molestados. Em 1982, quando diversos navios foram requisitados para serem enviados ao Atlântico Sul, sob o comando do Almirante John “Sandy” Woodward, para lutar nas Falklands/Malvinas, o iate real foi posto à disposição, mas não foi utilizado, pois seu combustível era diferente do utilizado nos demais navios, e isso implicaria um empecilho logístico desnecessário no árduo esforço de enviar um força-tarefa para lutar tão longe de casa. Mas o “Britannia”, acostumado a servir aos interesses de Sua Majestade, teria sua oportunidade de servir a Rainha de um modo guerreiro...

Aden, 1986. O iate navegava no Mar Vermelho rumo à Austrália, como preparativo para a visita da Rainha, quando recebeu uma mensagem de Londres informando que uma guerra civil havia eclodido no ex-protetorado britânico de Aden, no Iêmen do Sul, e que os combates cresciam em intensidade, levando à necessidade de se evacuar cidadãos britânicos que aguardavam nas praias.

Após o recebimento da mensagem, o navio corrigiu seu rumo e empreendeu toda velocidade em direção à zona da crise. A noite a bordo foi repleta de atividade, adaptando os aposentos reais para o recebimento de um número desconhecido de pessoas a serem evacuadas bem como o estabelecimento de comunicações e coordenações necessárias com a embaixada britânica em Aden.

O comandante do “Britannia”, Contra-Almirante John Garnier, por telefone entrou em contato com o secretário pessoal de Sua Majestade, Sir William Heselstine, que passou a mensagem da Rainha de que o iate real deveria ser utilizado sem restrições para salvar seus súditos. O Almirante Garnier sabia que, além de seu navio, outros vasos de guerra estavam se dirigindo para a área: o Destróier HMS “Newcastle” (CMG P. J. Erskine), a Fragata HMS “Júpiter” (CF R.A.Y. Bridges), o Navio-Tanque RFA “Brambleleaf” (CF O.G. Lynch), o Navio Hidrográfico HMS “Hydra” (CF Heron-Watson), além do Navio Mercante Diamond Princess (Comandante C. Buttenshaw).

Além das embarcações britânicas, barcos russos e franceses navegavam na região para resgatar seus compatriotas. A situação em terra era caótica – o embaixador britânico Arthur Marshall tinha dificuldades para reunir as pessoas que desejavam deixar o país, pois as mesmas eram barradas pelos combates nas ruas.

O “Britannia” chegou à região nas primeiras luzes do dia 15 de janeiro. Negociações foram travadas com as autoridades locais para permitir a aproximação dos navios até que, em 17 de janeiro às 18h25min, veio a permissão para se aproximar do litoral. Apesar de essa mesma permissão ter sido revogada às 20h05min, o iate permaneceu totalmente iluminado, com grandes bandeiras da Royal Navy nos seus mastros, nas proximidades da praia de Khormaksar.

Nas praias, as pessoas se aglomeravam e eram iluminadas por fogueiras e faróis de automóveis de modo que era possível divisá-las dos conveses do iate. Os botes do “Britannia” foram arriados, sob o comando do tenente Bob Easson, para a retirada das praias. A ideia

inicial era evacuar cidadãos britânicos, mas naquela primeira noite foram evacuadas 152 pessoas de 26 nacionalidades e inclusive um cachorro francês.

Na manhã seguinte, os transbordos reiniciaram às 08h15min, mas tiveram de ser interrompidos, pois os botes e seus tripulantes ficaram sob fogo de atiradores. As atividades reiniciaram 15 minutos depois, quando o ponto de embarque foi deslocado para um local fora do alcance das armas. Naquela manhã, 279 pessoas foram retiradas das praias, perfazendo um total de 431 pessoas a bordo.

O “Britannia” retirou-se para águas mais distantes, a fim de transferir 81 franceses para o Navio de Apoio Logístico “Jules Verne” e depois seguiu para o Djibouti para desembarcar o pessoal e assim poder retornar para resgatar mais pessoas. Enquanto isso, o HMS “Newcastle”, usando seus sistemas de comunicações e com assistência do Vice-Cônsul N. Shepard, estabeleceu contato com diversos grupos de refugiados por todo o Iêmen, permitindo assim a localização de mais de 400 pessoas que ainda aguardavam para serem retiradas.

O “Britannia” retornou ao Aden. O embarque de refugiados reiniciou às 19 horas, e às 22 horas mais 209 pessoas foram recolhidas. O iate então deixou, mais uma vez, as águas territoriais do Iêmen do Sul para transferir esses passageiros para o HMS “Júpiter”, que os levaria ao Djibouti.

Nas horas subsequentes, os combates ganharam força, bem como as pressões e manifestações da comunidade internacional. Desse modo, as negociações foram intensificadas para permitir um fluxo regular e seguro das pessoas que desejavam deixar Aden.

Pela manhã do dia 22 de janeiro, as negociações davam sinais de progresso. Então, próximo ao meio-dia, o “Britannia” fundeou nas proximidades de Little Aden, e comboios provenientes das embaixadas seguiam para embarcações russas, francesas e para o iate real.

Por volta das 19 horas, as autoridades locais suspenderam os embarques; porém, quando isso ocorreu, não foi possível impedir que mais 227 pessoas subissem a bordo do “Britannia”. Na manhã seguinte, os embarques reiniciaram, totalizando 441 homens, mulheres e crianças a bordo do navio britânico.

Quando o Contra-Almirante John Garnier suspendeu com o “Britannia” para mais uma vez desembarcar seus passageiros em Djibouti, recebeu uma mensagem



Jules Verne – navio francês envolvido na evacuação de Aden em 1986

pelo rádio: “Volte, há mais um esperando aqui”. Essa solitária pessoa era um motorista de ônibus londrino que estava com amigos passando férias em Aden. Posteriormente, em entrevista, este homem disse que ficou profundamente comovido com o fato de o iate da Rainha ter dado meia-volta somente para resgatá-lo.

Enquanto essas ações se desenrolavam, mais 248 pessoas foram retiradas pelo HMS Newcastle e outras 49 pelo HMS Hydra. Quando o “Britannia” mais uma vez atracou em Djibouti, na noite do dia 23 para 24 de janeiro, e a contagem de evacuados foi realizada, após

serem dadas por encerradas as operações de resgate, constatou-se que mais de 70% das 1379 pessoas de 55 nacionalidades diferentes retiradas durante os resgates foram salvas pelo “Britannia”.

Após esses dias intensos, o iate rumou para a Nova Zelândia devido às alterações que foram necessárias no roteiro de viagem da Rainha causadas pela crise no Iêmen. A tripulação reorganizou os aposentos e demais dependências no navio. O Tenente Bob Easson recebeu uma condecoração da Rainha por bravura durante sua atuação na praia organizando os embarques sob fogo.



A ação veio em hora certa. Mostrou aos críticos que o HMY “Britannia” era muito mais que um barco de recreio ou um hotel de luxo flutuante e oneroso para o contribuinte. Mostrou que, se necessário, o “Britannia” se apresentaria ao combate e o realizaria com distinção.

A última comissão do “Britannia” foi a de transportar o Príncipe Charles e o governador de Hong

Kong, Chris Pattern, quando da passagem do controle deste território asiático das mãos britânicas para a China em julho de 1997. Em dezembro do mesmo ano, em cerimônia presenciada pela Família Real, o navio foi retirado de serviço. Atualmente o “Britannia” está atracado em Edimburgo, Escócia, e funciona como um navio museu, recebendo anualmente 250.000 visitantes.



Rainha Elizabeth II, visivelmente emocionada na cerimônia de despedida do HMY “Britannia”

### **BIBLIOGRAFIA**

Hill, J. R. Today and tomorrow. Ian Allan Publishing, 1981.

Hoey, Brian. The Royal Yacht Britannia: Inside the Queen’s Floating Palace, Patrick Stephens Ltd, 1999.

Gordon, John. The Royal day by day. Ian Allan Publishing, 1999.

Knoll, Lesley. Royal Navy: 1000 years of peace & war. Seagull S. A., 1988.

<http://www.aremilitar.net/HISTbcr.aspx?N=80>, acesso em 23/08/2011.

<http://www.hmsjupiter.co.uk>, acesso em 25/08/2011.

<http://www.royalyachtbritannia.co.uk>, acesso em 28/08/2011.



## SANTANDER – ESCOLA NAVAL: INTERCÂMBIO E ESTUDOS EM SALAMANCA!

---

*Aspirante Douglas Tirre Carnevale Oliveira*

---

### CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Eram 06 de janeiro de 2011. Nossa equipe reunia-se diretamente no Aeroporto Santos Dumont para seguir para São Paulo, nosso primeiro destino. Passaríamos a noite no 8º Distrito Naval, que nos forneceria apoio de hospedagem e transporte, para aí sim seguirmos para o Aeroporto Internacional de Guarulhos. Lá, mais precisamente no restaurante The Collection, ocorreria a cerimônia de abertura dos eventos relativos ao curso a nós oferecido pelo Grupo Santander. E também, é claro, o nosso embarque rumo a Madrid, Espanha.

O que unia nosso grupo inicial de dez aspirantes era um curso oferecido pelo Grupo Santander através dos Programas Universidades e Forças Armadas, que promovem intercâmbios acadêmicos e culturais a diversas universidades do mundo. Em nosso caso, a

oportunidade a nós concedida era junto à Universidad de Salamanca, em Salamanca, Espanha.

Foram dez os Aspirantes da Escola Naval – Marinha - contemplados com as bolsas, o mesmo ocorrendo para os Cadetes da Academia Militar das Agulhas Negras – Exército – e da Academia da Força Aérea – Aeronáutica. Além desses integrantes oriundos das academias de ensino superior das três Forças Armadas, dezenas de outros universitários civis, ou mesmo professores, foram também contemplados, compondo, assim, toda a comitiva brasileira que se dirigiria à Salamanca, levados pelo Santander.

A recepção na chegada ao Aeroporto de Guarulhos foi bastante atenciosa, ocasião na qual recebemos itens como caderno para o curso, crachá de identificação e

etiquetas para a viagem. Iniciada a cerimônia, palavras de boas-vindas foram proferidas e tiramos então a foto que reuniu Santander, Escola Naval, Academia Militar das Agulhas Negras e Academia da Força Aérea, marcando o início de nossa jornada. Pudemos também, com grande entusiasmo e orgulho, realizar a entrega de uma lembrança da Escola Naval enviada pelo Contra-Almirante Leonardo Puntel ao Santander: o livro “Escola Naval 200 anos”.

## A VIAGEM

O vôo de ida partia às 20h55min, horário de Brasília, e chegamos, por volta das 10h do dia seguinte, já no horário de Madrid. Apesar de durar cerca de dez horas, o vôo se deu de forma agradável e tranquila. Com a comitiva brasileira reunida, embarcamos nos ônibus que já nos esperavam no estacionamento do Aeropuerto Barajas e seguimos em direção ao Hotel Trip Gran Via, na Gran Via, avenida central de Madrid, onde ficaríamos hospedados por uma noite, até a manhã de domingo.

Estávamos, então, no coração de Madrid e essa localização privilegiada já nos permitiu, mesmo que de forma rápida, conhecer um pouco da capital espanhola, tendo esse primeiro contato nos impressionado.

No dia 09 de janeiro de 2011, chegávamos a Salamanca, cidade que seria nossa sede pelos 21 dias seguintes, quando fomos recebidos, ainda no ônibus, por duas professoras da Universidad de Salamanca, que nos passaram informações iniciais a respeito do curso bem como detalhes referentes a nossa hospedagem. Em nosso caso, aspirantes e cadetes, fomos conduzidos à Residência Helmántica, Calle Isidro Segovia 14.

## HOSPEDAGEM EM SALAMANCA

Logo de início, a qualidade e a estrutura de nossos aposentos foi algo que nos impressionou. Dispúnhamos de quartos para uma ou duas pessoas, contando com cama de solteiro, escrivaninha, sapateira, armário, computador, calefação e banheiro privativo. A Residência ainda dispunha de uma sala de estar, com sofás e televisão.

A limpeza dos quartos era realizada por funcionários da Residência, assim como a preparação de nossas refeições – café, almoço e jantar – que eram servidas numa espécie de restaurante, onde tínhamos comidas características do dia-a-dia espanhol, como peixe, lula

e a própria *paella*, tudo a base de bastante azeite de oliva.

A Residência Helmántica é uma espécie de hotel universitário, que, junto às demais Residências, hospeda em sua maior parte os estudantes que vivem na cidade, já que Salamanca é verdadeiramente uma cidade universitária.

A cidade atrai pessoas que desejam aprender o espanhol de todas as partes do mundo, sendo conhecida como a Ciudad del Español. Além disso, estudantes de todos os cantos da Espanha também se destinam a Salamanca para realizar cursos universitários como Psicologia, Língua Espanhola, Direito, Medicina, dentre os diversos cursos lá oferecidos.

Assim, tudo que diz respeito às acomodações, ao conforto e à alimentação foi mais do que atendido por nossa Residência, superando nossas expectativas.

E junto disso, não podendo deixar de mencionar, a possibilidade de contato próximo que tivemos com os espanhóis e estrangeiros que ali viviam durante seus estudos, tanto homens como mulheres, foi algo sensacional. Tínhamos de fato uma imersão diária em seus hábitos, costumes e formas de expressão, o que tornava ainda mais especial nossa experiência.

## O CURSO E CURIOSIDADES

Na primeira segunda-feira em Salamanca, dia 10 de janeiro de 2011, realizamos um teste para nivelamento, o que nos distribuiu em diversos níveis de acordo com o conhecimento prévio que tínhamos da língua. Uma vez divididos nas classes, no dia seguinte tiveram início as aulas.

Durante as três semanas que durava nosso curso, estudávamos das 9h às 13h, sendo de 9h às 11h duas aulas de Lengua Española e de 12h às 13h uma aula de Cultura Española. No intervalo, costumávamos *ir de tapas* nos







Entrega de lembrança da Escola Naval realizada em São Paulo

bares ou restaurantes da Plaza Mayor ou das proximidades – hábito tipicamente espanhol que consiste em pequenas refeições ao longo do dia entre amigos nos *cafés* espanhóis, normalmente *jamón y café con leche* – ou mesmo conversar com nossos inusitados colegas de classe provenientes das diversas partes do globo.

Nossas turmas na Universidad de Salamanca eram bastante diversificadas, contando, por exemplo, como era o caso de minha classe, com integrantes dos EUA, da Coreia do Sul, do Canadá e da Austrália, tendo em média 15 alunos. Mais uma vez, a possibilidade de interagir diariamente, como colegas de classe, com coreanos, australianos e estadunidenses foi algo inescrutável.

As aulas, por sua vez, eram bastante organizadas, dinâmicas e interessantes, o que facilitava e muito nosso aprendizado. Em Lengua Española, víamos principalmente o uso e detalhes da gramática no idioma. Já as aulas de cultura nos propiciavam o conhecimento de várias peculiaridades da vida espanhola, como seus horários, a *siesta*, *ir de marcha* e também os pontos principais de sua história e de suas festas.

Através delas, que eram também em muito complementadas pelo convívio extraclasse, pudemos perceber que os horários na Espanha funcionam como se adiantássemos em cerca de duas horas nossa rotina habitual: se almoçamos por volta do meio-dia, por lá os restaurantes estarão abrindo às 14h, se jantamos entre sete e oito horas, por lá se costuma *cenar* após as 21h, ou até mesmo 22h, e que, com isso, 20h para eles é “de tarde”. Vimos também que após o almoço, é claro, há a tradicional *siesta* - cochilo de cerca de meia hora após

a refeição – período no qual grande parte das lojas e estabelecimentos fecham suas portas. Ou também que o espanhol é um povo ligado a festas, sendo comum o *ir de marcha*, que é na verdade sair à noite, mas com o detalhe de não ficar toda noite num lugar, mas sim passar por diversos bares ou casas de show. E mais, que os lugares que pediam *propina* queriam, na verdade, somente uma gorjeta.

Esses pequenos exemplos mostram como isso tudo nos fez entender melhor ditados do povo, seus costumes, bem como melhor compreender diversos componentes dessa cultura que é uma das mais antigas do mundo.

Ainda incluso em nossos Cursos Internacionales tivemos a oportunidade de participar de dois passeios por Salamanca – Catedrais e Universidad – e um a uma importante cidade histórica espanhola, que poderia ser escolhida entre Toledo e Ávila. Essas atividades serviram como verdadeiras aulas práticas de sua cultura, ainda mais por contarmos com explicações muito bem humoradas dos aspectos históricos e culturais mais relevantes das cidades, conduzidas pelas professoras que nos guiavam.

## EXPERIÊNCIAS E OPORTUNIDADES

Como nosso curso tinha duração de três semanas, nossa viagem englobou ao todo também três finais de semana. O primeiro deles era o de nossa chegada, quando, como parte de nosso roteiro organizado pelos patrocinadores de nosso intercâmbio, Grupo Santander, passamos um dia em Madrid na bem localizada Gran Vía.

Tão boa foi nossa impressão com a capital espanhola que no fim de semana seguinte decidimos voltar, em nosso tempo livre, à Madrid. Para tanto, terminada nossa visita guiada a Toledo no sábado, seguimos para capital espanhola, quando pudemos continuar com nossos passeios: Santiago Bernabéu, estádio do Real Madrid; Museo del Prado, um dos museus mais famosos do mundo; Paseo de La Castellana; Plaza Mayor; e outros pontos, assim como um pouco da noite madrilenha.

Não só a beleza da cidade, com seus prédios e praças muito bem organizados e também jardins sempre

impecáveis, mas também a eficiência do metrô, cobrindo quase toda a cidade com diversas linhas, chamaram bastante nossa atenção. Era a primeira oportunidade de muitos de nós na Europa ou num país tido como desenvolvido e a experiência na capital espanhola quanto à qualidade de vida ou à organização social nos deixou muito admirados.

Já no terceiro e último fim de semana de nossa viagem, dispondo de um pouco mais de tempo, nosso grupo se dividiu em três, ficando dois de nós em Salamanca mesmo e fazendo a outra visita a Ávila, outros seis foram a Barcelona e outros dois a Milão, no norte da Itália, que foi o meu caso. Desse modo, pudemos conhecer mais uma cidade espanhola – nos casos de Ávila e de Barcelona – ou mesmo mais uma cidade num novo país, até então não antes pisado, de um povo ainda mais diferente, no caso da Itália. Pudemos conhecer por um lado, em Barcelona, a Sagrada Família, igreja inacabada de arquitetura de Gaudí, e o Estádio Camp Nou, do Barcelona, e por outro, em Milão, a Piazza Del Duomo e sua catedral, o Castello Sforzesco e o Estádio San Siro, do Milan e do Inter de Milão.

Ainda em nosso tempo livre na viagem, tivemos mais uma oportunidade singular dentre nossas experiências: a neve. Indo a uma pista de esqui próxima a Salamanca, tivemos para alguns de nós o primeiro contato com a neve. E após alguns tombos e tropeços, embora alguns insistissem em continuar nos tombos e tropeços, já tinham outros tentando alguns vídeos ou descidas mais radicais em outras pistas, isso sem falar naquele que ousou uma prancha de snowboard! E essa foi realmente uma das experiências mais indescritíveis de nossas vidas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde o início, o intercâmbio a nós disponibilizado e possibilitado através do convênio Santander–Escola Naval foi motivo de grande expectativa e animação. Estudar fora do Brasil, conhecer um outro país e ainda um novo continente, como era para grande parte de nós, sem dúvida era um horizonte dos mais desejáveis que tínhamos para nós e se ver diante dessa realização era poder viver de fato uma oportunidade de enorme enriquecimento e também um prêmio incomensurável.

E se a expectativa de que tudo isso viria era grande, maior ainda foi nossa realização ao vivermos cada momento de nossa jornada. As viagens e traslados que fizemos foram tranquilos e nos permitiram ter contato com variados meios de transporte, seja na Espanha ou ainda em nossa passada pela Itália, desde os eficientes metrôs, ônibus urbanos, confortáveis trens interestaduais e até mesmo os rápidos aviões. A hospedagem no Trip Gran Via ou mesmo nas três semanas na Residência Helmántica foi excelente, tanto em acomodações, estrutura como em refeições. O curso na Universidad de Salamanca foi excepcional. Estar numa cidade que abrigou Cristovão Colombo e ruma para completar seus 800 anos é algo incrível. E, mais do que tudo, as experiências vividas com a cultura, com o povo e com os costumes foram algo que não tem preço.

Portanto, consideramos que a viagem como um todo foi um grande sucesso. Só temos a agradecer a oportunidade ímpar que o convênio Santander–Escola Naval nos proporcionou. Durante esses dias, além de aproveitar ao máximo nossos momentos, buscamos representar da melhor forma possível tanto nossa Instituição como nosso País, fazendo com que nos sintamos muito honrados de termos recebido como retorno demonstrações de admiração, respeito e alegria por parte da Universidad de Salamanca, através de sua Vice-Reitora e professores em palavras a nós dirigidas, e também por todos aqueles que lá pudemos conhecer e estender laços de amizade, desde os da Espanha, passando por de Madagascar, ou mesmo Coreia ou Austrália. Acreditamos que muitas portas foram abertas e que as que abertas já estavam tendem a assim permanecer, de modo que fazemos muitos votos de que a Escola Naval mais uma vez possa se fazer ao lado do Grupo Santander em programas como este.

Fazer parte deste intercâmbio à cidade de Salamanca nos permitiu descobrir outras realidades, colocou-nos em contato com o novo, fez-nos interagir com diversas culturas, aprender uma nova língua, ampliar horizontes e projetos, conhecer pessoas. E, se na vida o ser humano se encontra numa eterna escada em busca de seu aprimoramento e crescimento, certamente hoje estamos alguns degraus acima e adiante, e conhecendo um pouco mais da complexidade e diversidade daquilo que há de mais fascinante na Terra: seres humanos.





## O PRAZER DA LEITURA

---

2T (RM2-T) Ana Barbuto

---

Para falarmos sobre o prazer de ler, nos deteremos antes na familiaridade com os livros. É verdade que alguns de nós somos estimulados desde pequenos a convivermos com a leitura. Seja através de narrações ao pé da cama, dada a nossa incapacidade de decifrar as palavras, da leitura, da admiração, da contemplação de ilustrações, de gibis, de *outdoors* – sim, pois quando ainda não dominamos as palavras e estamos ávidos por nos inteirarmos do mundo e fazermos parte dele, lemos tudo o que passa pela nossa frente, principalmente as imagens. Lembro-me de uma vez, dentro de um meio de transporte público, manter meus olhos fixos em um garotinho que olhava muito atento pela janela e, de repente, ao avistar um *outdoor* com uma imensa imagem de uma latinha vermelha e com algumas letrinhas escritas em branco, em um idioma que não era o português, gritou, cheio de felicidade, o nome da bebida. Confesso que naquele momento não me contive e perguntei à mãe do pequeno qual era a sua idade, dois anos, me respondeu.

Evidentemente, a exposição das pessoas, principalmente a das crianças, aos mais variados conteúdos faz com que elas não somente iniciem a construção de suas escolhas, mas também que elas se aproximem da leitura. Iniciamos nossa caminhada lendo as imagens, os lábios das pessoas, as pinturas nas paredes, o rótulo dos alimentos para então deslizarmos pela estrada das palavras. A partir desse ponto surgem os livros, as revistas em quadrinhos, os livros da escola, os livros com a história do Pinóquio, da Ilha do Tesouro, da Cinderela, do Peter Pan, da Branca de Neve etc. Para que isso aconteça, para que surja o interesse pelo que está escrito, é importante saber que os livros, aqueles materiais encadernados, encapados, cheios de palavras e por vezes cheios de ilustrações foram feitos para serem folheados. Não são materiais sagrados e intocáveis. Pelo contrário, devem ser manuseados, admirados. A cultura nunca deverá nos acanhar e isso contribuirá para que não nos tornemos ignorantes, no sentido etimológico, para que não sejamos pessoas que ignoram,





que desconhecem a existência, a grandeza da leitura e posteriormente a da literatura. *Os livros sérios, os livros dos adultos, até aqueles difíceis não passam de veleiros disfarçados, e que possuem o mesmo encantamento do barco movido a pó dourado do Peter Pan.* (COTRONEO, 1994, p. 21).

O desejo de interpretação é aquele que nos fará buscar sempre novas leituras, novas imagens, novas maneiras de ver o mundo. O exercício constante dessa habilidade é que nos tornará sonhadores, que impulsionará a nossa vida. Sim, pois é através da literatura que aprenderemos a compreender o mundo, a complexidade da vida. E dessa maneira, veremos que vida e literatura estão indissolúvelmente ligadas.

É importante salientar que um texto literário não se aplica somente a um período determinado da vida, pois ele pode ser lido em idades diversas e para cada uma delas ter um significado diferente. Há sim livros escritos para a infância, para a adolescência e para os adultos. Mas, com o conhecimento construído através dos tempos é possível sentir um prazer diferente a cada leitura do mesmo livro, pois serão possíveis ligações diferentes entre os personagens, que em cada época se encontrarão com mais outros personagens, agora vivos em nossa memória.

A leitura é sempre partida; a chegada, apesar de ser um momento de aprendizado, é sempre um começo, um recomeçar. As várias leituras que fazemos juntam-se umas às outras e assim compõem um novo texto, aquele que conta a nossa história.

Ler é um hábito. É o exercício regular, a prática, que nos fazem aprender. O aprendizado vem não somente das histórias em si, mas sim dos vários artifícios, do estilo de cada autor.<sup>1</sup> Os fatos mais marcantes, certamente, ficam para sempre na memória, como se

fossem tatuagens. A literatura mexe com os sentidos. Com ela é possível exercitar o pensamento, sentir odores, conhecer países, criar imagens.

Por que Hamlet, Macbeth, Otelo não podem fazer parte do nosso imaginário? E a Divina Comédia, pedra fundamental da literatura italiana? Por tratar-se de poesia? Shakespeare<sup>2</sup>, Dante<sup>3</sup>, os mais célebres dos escritores podem ser música para os nossos ouvidos, basta que deixemos suas histórias penetrarem no nosso mundo.

Não tenhamos a poesia como uma montanha cheia de gelo sobre a qual não se pode esquivar. Já ouvimos várias histórias de príncipes como Hamlet, mas, o que dizer da genialidade do poeta inglês? E os reis e as bruxas que sempre fizeram parte da literatura? E o amor inatingível? Dante, o grande poeta italiano, cantou em seus versos uma viagem incrível, a vários mundos, aqueles de que já ouvimos falar e bastante em um livro bem conhecido, a Bíblia. Com essas obras é possível experimentar o prazer de viajar por vários reinos e descobrir que a poesia tem muito a nos dizer, pois nada é capaz de dar a dimensão, a fantasia, o sonho que ela poderá proporcionar.

Prazer em ler? Sim! Clássicos da literatura? Certamente. Mas não somente eles. Leiamos tudo, de tudo, para que, ao experimentarmos um bom livro, um clássico, saibamos a diferença. Não percamos a oportunidade de desfrutar a cada dia o nosso mundo sendo recriado nas histórias, inclusive naquelas escritas há muitos anos. A quantidade de livros que leremos não importa, pois o que estará em jogo será a emoção e o aprendizado que cada um deles nos dará.

<sup>1</sup> Consideramos a importância do estilo de cada autor, porém, acima de tudo temos o texto como autônomo, independente e criador de sentidos. Cada leitor, a partir da sua leitura, criará seu próprio texto.

<sup>2</sup> William Shakespeare, poeta e dramaturgo, nascido em Stratford-upon-Avon, 1564, Inglaterra.

<sup>3</sup> Dante, poeta, nascido em Florença, 1265, Itália.

## BIBLIOGRAFIA

BARBUTO, Ana Cristina Costa. Silvana Gandolfi e a leitura dos clássicos. Dissertação de mestrado. Universidade do Federal do Rio de Janeiro: Faculdade de Letras, 2009.

CALVINO, Italo. Se um viajante numa noite de inverno. Trad. Nilson Moulin. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

COTRONEO, Roberto. Se uma criança numa manhã de verão. Carta para meu filho sobre o amor pelos livros. Trad. Mario Fondelli. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

SEIXAS, Heloisa. O prazer de ler. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.



## OS LÍRIOS DE ECATERIMBURGO

---

Aspirante Víctor Luiz Meirelles de Souza

---

*“Na noite de 16 de julho de 1918, a família imperial russa é acordada às pressas e levada ao porão da casa Ipatiev, sua prisão em Ecaterimburgo. O primeiro da fila era o czar Nicolau II, com seu filho Alexei no colo. Vinte e três degraus, um para cada ano do seu desastroso reinado, o separavam do destino coletivo da família. No abafado cômodo, um dos mais famosos e brutais assassinatos políticos da história ganharia contornos de um cruel banho de sangue.”*

O texto da autora inglesa Helen Rappaport sintetiza bem os momentos finais da família Romanov, a última família imperial russa, assassinada na cidade bolchevique de Ecaterimburgo, nos Montes Urais, na madrugada do dia 16 para o dia 17 de julho de 1918. Envoltos em uma série de mistérios, especulações e uma ampla rede de mentiras propagada pelas autoridades comunistas, por muito tempo o assassinato do czar e de sua família permaneceu como uma incógnita dos tempos

modernos, despertando a curiosidade de vários investigadores e autoridades internacionais, que só puderam começar a desvendar todos os acontecimentos daquela noite após a queda do regime soviético, mais de 70 anos depois. Envolto em uma ampla e complexa rede de aspirações políticas, os Romanov tornaram-se peões indefesos em um jogo de interesses que os levava em consideração apenas como peças de um jogo político, nunca como pessoas. Tendo seus destinos traçados pelas mãos de seus inimigos, chegaram ao fim despidos de toda a pompa e luxo, como pessoas comuns, esquecidos pelos antigos amigos e aliados e pelo povo, enclausurados em uma prisão abafada e claustrofóbica. A sua tão amada e adorada Rússia havia lhes dado as costas. Extremamente religiosos, apegaram-se à fé com todas as forças, certos de que Deus era maior que todas as suas provações e sofrimentos; a cada dia mais unidos e resignados, permaneceram juntos até o fim e morreram como uma verdadeira família. Era o começo de uma era de terror e massacres que caracterizaria a guerra civil russa e o regime comunista, que custaria a vida de 13 milhões de pessoas só nos seus primeiros anos.

## O ÚLTIMO CZAR

Nicolau Aliexsandrovich Romanov nasceu no dia 18 de maio de 1868, nos arredores de São Petersburgo. Filho do czar Alexandre III e da czarina Maria Feodorovna, foi Czar de Todas as Rússias, Rei da Polônia e Grão-duque da Finlândia desde a morte de seu pai, em 1º de novembro de 1894, até o momento que abdicou do trono, em 15 de março de 1917. Seu governo foi marcado por vários distúrbios, alguns bem famosos, como o motim de marinheiros do encouraçado Potekim, a Guerra Russo-Japonesa e o Domingo Sangrento durante a Revolução Russa de 1905, que o forçou a criar um Parlamento (Duma). Extremamente autocrata, Nicolau sempre teve em mente que o czar era em verdade o senhor da Rússia, e que ele devia cuidar do povo e do império como um direito divino. Seus opositores chamaram-no de Nicolau, o Sanguinário, por motivo dos massacres ocorridos no seu governo. De criação autocrata, chegou a confidenciar a seus ministros que mantinha as rédeas do Estado, não por prazer, mas porque o país precisava disso.

Extremamente culto, falava, além do russo, francês, alemão e inglês com fluência perfeita. Porém, muitos o viam com uma inteligência limitada para

decidir o que era bom ou ruim para a Rússia, um homem despreparado para o trono. Isso se deve muito ao fato de que Nicolau nunca fora treinado para ser czar. Pouco participava das reuniões do governo e dos ministros, mantendo-se distante das decisões imperiais. Esperando viver mais 20 ou 30 anos, Alexandre III não se



Nicolau II e Alexandra, por ocasião do noivado em 1894



preocupou em preparar tão cedo o filho para assumir o seu lugar. Porém, os acontecimentos tomaram outro rumo, e a saúde de Alexandre declinou rapidamente, levando-o a morte aos 49 anos, por infecções nos rins. Nicolau, mesmo sentindo-se despreparado para os deveres da coroa, assumiu o trono russo aos 26 anos.

Mas por trás do homem autocrata e despreparado para o poder, que sufocava as rebeliões com demasiada violência e exilava nas regiões áridas e frias da Sibéria seus inimigos, Nicolau era um homem tímido e calmo, extremamente apegado às coisas simples e a família e desinteressado com os protocolos oficiais e a pompa das cortes. Nicolau nunca fora chegado ao poder e nem a regalias, e assumiu jovem o trono russo. Diz-se que só se importava com quatro coisas: a família, os exercícios ao ar livre, o Exército e a Rússia, tudo mais lhe era indiferente. Apesar do título pomposo que ostentava como Imperador de Todas as Rússias, nenhum lhe era mais caro que o de coronel, pois fora designado comandante de um dos regimentos da Guarda Imperial à época em que ainda era o *czarevich* (o príncipe herdeiro). Seus melhores momentos na juventude eram quando passava junto a seus soldados nas manobras militares, dormindo em camas simples e compartilhando as refeições parcas do Exército com seus subordinados, rapidamente tornando-se querido entre os demais oficiais e soldados. Sempre que podia, vestia seu uniforme do Exército, sem adornos ou insígnias, apenas com a Cruz de São Jorge, a mais alta honraria militar da Rússia Imperial.

Nicolau conheceu sua futura esposa, a Princesa Alice de Hesse, em 1884, quando da ocasião do casamento do tio de Nicolau com a irmã mais velha de Alice. Ao contrário da maioria dos casamentos reais, é de consenso geral que Nicolau e Alice se casaram por amor e também a contragostos de suas famílias. Alice era neta da Rainha Vitória, a monarca mais influente da história da Inglaterra, e viveu com ela após as mortes de sua mãe e irmão. Recusou o convite de casamento de vários príncipes europeus, pois era geniosa e um tanto prepotente. Ela já havia se apaixonado por Nicolau, cujos laços se estreitaram quando ela passou um mês e meio no palácio dos czares em São Petersburgo. Os sentimentos do futuro czar para com ela

eram recíprocos, como ele confidenciou em seu diário: “*O meu sonho é um dia casar-me com a Alice H. Já a amo há muito tempo, mas com mais sentimento e força desde 1889 quando ela passou seis semanas em São Petersburgo. Durante muito tempo resisti, mas sei que os meus sonhos se vão tornar realidade.*”<sup>1</sup>

A princípio, o casamento dos dois era algo inviável. Alice de Hesse era uma princesa do Império Alemão, cujos laços com várias monarquias europeias estavam abalados (fato que levaria, não muito tempo depois, à eclosão da Primeira Guerra Mundial). Além disso, Alice era luterana, e não se mostrava disposta a se converter à fé ortodoxa russa. O povo também não via com bons olhos ter uma czarina alemã e tinha certeza de que Alexandre III também não. Nicolau continuou a negar todas as pretendentes que o pai arranjava-lhe, dizendo que apenas Alice o faria feliz. Durante todo o tempo que conseguiu, Alexandre não cedeu aos apelos do filho, começando a baixar suas defesas quando da degradação de sua saúde, em 1894.

Finalmente, Nicolau convenceu Alice a se casar com ele. Ficaram noivos em abril de 1894, e Alice se converteu a Igreja Ortodoxa Russa, adotando o nome de Alexandra. Ela acompanhou a *Família Imperial* quando esta regressava a São Petersburgo com o corpo do czar Alexandre e diz-se que foi cumprimentada pelo povo da Rússia com sussurros uníssonos que diziam: “*Ela chega-nos atrás de um caixão*”. A “mulher alemã” do czar nunca despertou a simpatia do povo, e várias calúnias,

insultos e histórias fantasiosas acerca da czarina seriam frequentes durante todo o reinado de Nicolau. Alexandra era odiada na *corte* e pelo povo russo. Quando apareceu pela primeira vez, era calada, de aparência fria, arrogante e indiferente. Ficou muito magoada com a recepção gelada com que o povo lhe recebera. Na verdade, Alexandra, quando pequena, era chamada por seus parentes de “Raio de Sol”, pois dizia que iluminava a todos com sua alegria e beleza, sempre entusiasmada, alegre e brincalhona. A czarina que a Rússia conheceu despertou após a morte de sua mãe e de seu amado irmão, numa epidemia de difteria, quando ela tinha apenas 7 anos de idade. Indo viver na Inglaterra, tornou-se

**“Nicolau nunca fora chegado ao poder e nem a regalias, e assumiu jovem o trono russo. Diz-se que só se importava com quatro coisas: a família, os exercícios ao ar livre, o Exército e a Rússia, tudo mais lhe era indiferente.”**

<sup>1</sup> Massie, R, *Nicholas and Alexandra*, p.49



Maria, Olga, Anastásia, Tatiana e Alexei, em foto de 1910

fechada e fria, calada e introvertida. O fato de a czarina ter dificuldade em gerar um herdeiro para o czar também foi fonte de descontentamento do povo russo, minando sua popularidade. Foram necessárias cinco tentativas, nas quais das quatro primeiras nasceram as Grã-duquesas Olga, Tatiana, Maria e Anastásia, para que ela gerasse um homem, Alexei.

De formação também autocrática, defendia o marido e o apoiava em todas as suas decisões, achando desnecessário pensar na aprovação de outras pessoas. Dessa maneira, a popularidade da monarquia na Rússia decaía cada vez mais. As constantes crises de fome e o desabastecimento de várias cidades também cooperavam para o quadro. A forma autoritária que Nicolau II governava o país estava dinamitando todo o seu prestígio. Enquanto a burguesia vivia no luxo e numa Rússia moderna, o povo sobrevivia em um regime quase feudal, à mercê dos mandos e desmandos da nobreza czarista.

### **AS GRÃ-DUQUESAS, O CZAREVICH E RASPUTIN**

A primeira filha dos czares nasceu em 15 de novembro de 1895, e deram-lhe o nome de Olga. A expecta-

tiva por um menino era grande, mas o czar não ficou decepcionado com o fato de ter uma filha. Ainda que por muito tempo o primeiro filho dos casais Romanov fosse um menino, a família imperial se mostrou des preocupada, pois ainda havia muito tempo para um menino. Com cabelos castanho-claros, olhos azuis e nariz afilado, Olga era a síntese da beleza eslava. Assim como todos os filhos Romanov, era bela e atraente, com um charme gentil e tímido, porém dava muito pouca importância aos vestidos, joias e à aparência. Era mais voltada para a vida interior e à família, principalmente ao pai, a quem era mais apegada, tanto que usava sempre uma correntinha de São Nicolau envolta do pescoço. Adorava as caminhadas com ele pelos bosques nos palácios de verão, sempre agarrada a seu braço, e sempre sentava ao seu lado quando ia às missas na igreja. De todas as irmãs, era a mais séria e pensativa, austera e sonhadora. De gênio difícil, tinha um temperamento explosivo, contrastando com sua frequente serenidade, sendo por vezes difícil mantê-la sobre controle. Inteligentíssima, era astuta e aprendia rápido tudo o que lhe ensinavam. Assim como todas as suas irmãs, falava inglês e francês fluentemente.



Grigori Rasputin

Quando se tornou mais moça, especulou-se sobre um possível casamento de Olga com seu primo Dimitri Romanov, porém isso nunca foi de fato comprovado. Tempos depois, cogitou-se o nome do príncipe Carlos da Romênia. De fato, se Olga se casaria com Dimitri ou com Carlos, isso nunca foi comprovado, e ela nunca viria a se casar.

Tatiana, a segunda princesa, nasceu em 11 de junho de 1897. Ela contrastava com sua irmã mais velha em muitas coisas. Alguns diziam que era a mais bela das irmãs, e era considerada a mais madura delas. Logo cedo, exercia um ar autoritário e aristocrático, não era muito inclinada a sorrir e era pouco espontânea. De olhos verdes e cabelos castanhos, era naturalmente fotogênica, adorava roupas e as usava de maneira graciosa e elegante. Muitos a achavam presunçosa, porém eram facilmente desarmados pelo seu sorriso e seus olhos brilhantes. Muitas dessas características

foram herdadas de sua mãe, que era a quem mais se afeiçoava. Era consenso entre as irmãs que, quando tinham que pedir algo a Alexandra, era Tatiana que deveria reivindicar. Muito solícita, cuidava da mãe e do irmão quando eles se encontravam acamados. Por trás de seus traços frágeis, podia-se ver uma grande força de espírito e uma grande fé moral e espiritual. Muito boa em trabalhos manuais e em tomar decisões, era vista como uma líder das Grã-duquesas, e era constantemente chamada pelas irmãs de “a governanta”.

Quando Maria nasceu em 27 de junho de 1899, a decepção foi geral. A terceira menina a nascer foi um fato de descontentamento para a família real, que esperava o tão sonhado menino. Maria, porém, não foi menos amada por isso. Extremamente amável e doce, era calma e adorável de se conversar, tinha aptidão para a pintura e adorava as coisas simples da vida e pouco reclamava dos problemas. De compleições perfeitas, cabelos castanhos brilhantes e olhos azuis acinzentados, tinha uma beleza tipicamente russa. Era a mais forte fisicamente das irmãs, uma força que não se sabia de onde vinha, pois em composição física não era diferente das outras irmãs. Muitos diziam que seria uma mãe e esposa perfeita, adorava crianças pequenas e os afazeres domésticos e não via problema em cuidar dos outros. Um pouco insegura, era muito apegada à irmã mais nova, e juntas formavam o “Par Menor” da família, enquanto Olga e Tatiana eram o “Par Maior”.

Anastásia nasceu em 18 de junho de 1801 e foi de longe a mais famosa das irmãs Romanov, sendo personagem em várias histórias de ficção e até de filmes e desenhos animados. A quarta menina foi, como disse sua tia Xênia, um “desapontamento”. Era inegável que Nicolau ansiava por um menino, mas passou a amar a travessa e geniosa “pequena” tanto quanto suas outras filhas. Teimosa, brincalhona e zombeteira, contrastava profundamente com suas bem comportadas irmãs. Adorava brincadeiras tipicamente masculinas, como apostar corridas, guerras de bola de neve e de subir em árvores, de onde só descia quando seu pai ordenava. Era adorada por seu irmão Alexei, a quem era mais afeiçoada. Ingênua e de uma simplicidade cantada por toda a corte, Anastásia era preguiçosa com os estudos, mas muito boa em línguas, as quais aprendia rapidamente e com perfeição. Tinha uma veia cômica incrível e um talento nato para imitar as pessoas, com seus trejeitos e hábitos, e adorava piadas sarcásticas, características que foram desaparecendo à medida que crescia e tornava-se mais madura. Diz-se que seria a



mais bela das irmãs se tivesse vivido mais tempo. De cabelos castanho-avermelhados, tinha olhos azuis brilhantes, bonitos e vivos, como se tivessem sempre um sorriso brincalhão escondido nas suas profundidades.

Apesar de todas as diferenças de personalidade, as quatro Grã-duquesas eram, acima de tudo, amigas e muito unidas, tanto que ao final das cartas que escreviam para os pais, amigos e parentes, todas elas nunca assinavam o próprio nome, mas sim “OTMA”, a inicial do nome de cada uma das quatro.

Foi com uma salva de 301 tiros e o badalar dos sinos de todas as igrejas da Rússia que no dia 30 de junho de 1904 foi transmitido ao povo que o herdeiro do czar nascera. Alexei Nikolaevich Romanov foi a “Graça de Deus” enviada finalmente à família imperial, tanto que todo o Exército russo fora designado padrinho do bebê. Alexei seria a luz em meio às trevas em que vivia a Rússia. A guerra contra os japoneses se mostrava desastrosa, a monarquia vivia seus piores momentos e Nicolau e Alexandra não faziam nada para contornar isso. O herdeiro seria a salvação da monarquia e da Rússia autocrática e ortodoxa, um rei enviado por Deus que reviveria os tempos áureos dos grandes czares Pedro, o Grande, e Ivan, o Terrível. A família estava eufórica. Seria a reconciliação do czar com seus súditos. A czarina tinha convicção de que havia se redimido aos olhos do povo, de Deus e da nação e finalmente seria amada, deixando para trás os anos que sofrera difamações e injúrias da população. Foi então que, apenas seis semanas depois de Alexei nascer, o mundo dos Romanov desmoronou. Com um sangramento no umbigo, descobriu-se que o novo czarevich tinha hemofilia, uma doença hereditária em que o sangue não coagula, impedindo o estancamento de hemorragias externas e internas, podendo levar à morte.

A hemofilia era chamada de “doença real”, pois vários monarcas da Europa eram portadores dela, visto que muitos deles eram descendentes da rainha Vitória, que tinha a doença, como era o caso de Alexandra. O momento de êxtase da czarina logo se transformaria num estado de aflição perpétua. Alexei nunca seria um menino normal, nunca poderia andar a cavalo livremente, nem correr de maneira despreocupada e nem pular e brincar de modo que pusesse sua vida em risco. Qualquer tentativa de promover a monarquia por meio do czarevich foi por água abaixo. O príncipe era muito frágil para ser exposto em público, e assim que ele começou a engatinhar e a andar a vida da família real

ficou ainda mais circunscrita. O garoto de belos olhos azuis, rosto afilado e cabelos castanho-acobreados virou um prisioneiro de sua própria doença. Alexandra se fechou ainda mais com a nova cruz que deveria carregar, e isso praticamente a condenou e a fez clamar por uma absolvição que ela nunca teria em vida.

A doença de Alexei nunca fora divulgada para ninguém além da própria família, e nunca seria. Ele foi enrolado num casulo de cuidados e mimos e sua educação moral ficou em parte comprometida devido ao excesso de atenções dos pais e das irmãs e aos constantes ataques de hemofilia. Mimado e prepotente durante a infância, Alexei muitas vezes envergonhava os pais com brincadeiras de mau gosto na frente de convidados e fazia travessuras que nunca seriam permitidas a um garoto normal. Era malcomportado e impertinente e adora vociferar. Porém, Alexei era amável e afetuoso, e não media esforços para demonstrar seus sentimentos àqueles de quem gostava. Ao deixar a infância, Alexei conseguiu uma liberdade fora do comum, fato que acabou dando-lhe mais consciência. Sua doença o deixou mais sensível ao sofrimento alheio e ele desenvolveu uma sabedoria precoce e uma maturidade incomum para sua idade. Nunca sentia pena de si mesmo, importando-se mais em resolver o sofrimento dos outros, encarando a morte da maneira simples que uma criança encara, não querendo que os outros sofressem por ele.

Em 1912, quando a família se encontrava de férias em Spala, na Polônia, Alexei sofreu uma grave hemorragia que quase lhe custou a vida. Alexandra e Nicolau se revezavam para ficar sempre com ele e tentar (em vão) reconfortá-lo e tentar fazê-lo esquecer as dores. Num raro momento de paz, Alexei sussurrou à mãe, “*Quando eu morrer, já não vai doer tanto, não é mamãe?*”. Em seus constantes ataques, sua irmã Anastásia sempre ficava ao seu lado, contando piadas para distraí-lo das terríveis dores. É nesse cenário que aparece um homem místico e de reputação duvidosa que prometia “curar” o czarevich. Seu nome era Grigori Rasputin e ele realmente, de algum modo desconhecido, conseguia controlar as hemorragias de Alexei. Logo, toda a família, e principalmente a czarina, corria desesperada solicitando os “dons” de Rasputin para curar Alexei sempre que ele tinha outro ataque. Alexandra dedicava então uma atenção cega e uma confiança desmedida a Rasputin, denominando-

<sup>2</sup> Denton, C.S, Absolute Power, p.575

o mesmo de “mensageiro de Deus”. Com esta proteção, Rasputin passa a influenciar ocultamente a Corte e principalmente a família imperial russa. A czarina ignorava todas as denúncias sobre o comportamento devasso de Rasputin (ele seria alcoólatra e ninfomaníaco e teria se envolvido com mulheres da Corte e da alta sociedade). Logo boatos de um caso da czarina com o místico homem circularam na Rússia, e a credibilidade da monarquia caiu ainda mais. Desesperada em curar o filho e cegada por um amor incondicional de mãe, Alexandra iria ver sua reputação não só como imperatriz, mas também como mulher, ser implodida por inúmeras calúnias e comentários maldosos. Algum tempo depois, pressionado pelos conselheiros, Nicolau afasta Rasputin, dispensando-o de seus serviços. Já odiado pelos nobres e pelo povo, é assassinado em 1916.

## A PRIMEIRA GUERRA E A RENÚNCIA

A Rússia se encontrava muito despreparada quando da eclosão da Primeira Guerra Mundial, em 1º de agosto de 1914, e esta se mostrou a hecatombe do Império Russo. Isolada no leste da Europa, a Rússia tinha que lutar sozinha no *front* oriental contra o Império Alemão, o Império Austro-Húngaro e o Império Otomano. As indústrias pesadas russas eram pequenas para armar o massivo exército de recrutados dentre a população. As grandes distâncias do império dificultavam a mobilização de destacamentos, e a nação só poderia receber ajuda de seus aliados da Tríplice Entente via Archangel, que ficava congelado durante todo o inverno, ou Vladivostok, que estava a mais de 8.500 quilômetros da linha de frente. Mesmo assim, o país foi tomado por um sentimento ufanista quando da declaração da guerra. O czar e o povo pareciam que tinham feito as pazes, unidos por um objetivo comum, o de salvar a Rússia. O povo aclamava o imperador e as suas forças armadas, certo de que a grandeza da nação nunca mais seria colocada em cheque, que os alemães nunca mais zombariam dele e que a Rússia voltaria a ser grande, forte e temida por todas as coroas. A euforia inicial da solidariedade nacional logo desmoronou diante das perdas catastróficas. A estratégia de guerra da Rússia se mostrou completamente ineficiente, acumulando sucessivas derrotas ante aos alemães.

Nicolau partiu para o *front* em 1915, comandando as tropas de lá. Com a indústria nacional voltada para a guerra, tornaram-se crescentes as crises de desabastecimento, além do aumento de impostos. A falta de comida e recursos bélicos atingiu até as tropas entrincheiradas.

Sem equipamentos adequados, faminto e sendo massacrado no campo de batalha, o Exército russo começou a recuar, acumulando grandes perdas territoriais. No mar, uma armada inteira russa foi aniquilada na batalha de Tennenberg. A czarina Alexandra ficou no governo do país, não conseguindo controlar a crescente insatisfação das massas camponesas e do proletariado. Logo a Rússia se viu envolvida em uma guerra de atritos, causando uma taxa de deserção sem precedentes em seu exército camponês desmoralizado, mal-equipado e com fome. Após séculos de lealdade abnegada, os soldados, que estavam há muito insatisfeitos, começaram a se perguntarem pelo que estavam lutando. As deserções vieram aos milhares, e logo a escassez de pessoal no *front* se tornou real. O proletariado, desde a Revolução de 1905, havia se intelectualizado, principalmente na doutrina comunista de Marx e Engels.

Em 1917, o país se encontrava à beira de um colapso total. O povo gritava vozes de ordem contra a guerra e a monarquia, as ferrovias estavam bloqueadas devido ao forte inverno e as fazendas estavam paradas, a inflação disparou e a pobreza crescia junto com os impostos. Nos quartéis de Moscou e São Petersburgo, soldados se sublevavam, amotinando-se, e pessoas iam aos montes para as ruas, saqueando lojas e vivendas à procura de alimentos e roupas. O clima de anarquia era total. Logo, um grupo de insurgentes se formou e teve ampla adesão de milhares de soldados das cidades amotinadas. O clima de revolução se espalhou por toda a Rússia, e os membros do Parlamento (Duma) se viram obrigados a criar um governo provisório para tentar controlar a crise. Isto, porém, foi em vão, visto que as dumas locais e os Sovietes (conselho de trabalhadores) já haviam formado uma cúpula de um governo provisório que exigia a imediata renúncia do czar. Defronte a essa decisão, que era ecoada por seus conselheiros, privado de suas tropas leais, com sua família nas mãos do governo provisório e temeroso de eclodir uma guerra civil e abrir o caminho para uma total invasão alemã, Nicolau não teve outra escolha a não ser ceder. Convencido de que estava fazendo o melhor para a Rússia, ele abdicou do trono em seu nome e em nome do Czarevich. Nicolau então se resguardou na residência oficial do czar em São Petersburgo. Lá ficou apenas cerca de três meses, pouco tempo menos do que duraria o governo provisório socialista.

Porém, uma nova onda de revoluções tomaria a Rússia, uma onda vermelha e esmagadora que mudaria definitivamente a história do país e a da Família

Imperial. Liderada por Lênin e Trotsky, a Revolução Bolchevique chegou ao Outubro Vermelho pronta a instaurar um governo inédito de trabalhadores e a favor do povo, imbuído de varrer da nação todos os “parasitas” que haviam explorado o país por séculos e destruir a nobreza e o clero. Assim começaria o martírio dos Romanov e o da própria Rússia.

### O CATIVEIRO E A MADRUGADA DE 17 DE JUNHO

Em agosto de 1917, o governo provisório russo evacuou a família imperial para Tobolsk, a antiga capital da Sibéria, nos Montes Urais, a fim de afastá-los das tensões sociais que eclodiam por todo o país. Lá eles permaneceram até abril de 1918 na antiga casa do governador da Sibéria, e desfrutavam de certa liberdade. É consenso de todos que Nicolau nunca estivera tão feliz e satisfeito desde quando assumiu o

trono da Rússia, que nunca verdadeiramente desejou. Agora ele podia se dedicar integralmente à família e a seu bem-estar, sem ser importunado pelos seus ministros e pela burocracia da monarquia. Ele finalmente havia se libertado, quebrado os grilhões que o prendiam a um destino que ele nunca desejou. A família desfrutava dos simples prazeres da vida rural, livres para seguirem suas vidas sem o peso do destino do império em suas costas. Ali, chegaram até a cultivar laços afetivos com os guardas que os vigiavam, estes se encantando com a simpatia do czar e com a beleza de suas filhas. Aquele pequeno e simples paraíso seria destruído após o mês de outubro daquele ano, com a Revolução Comunista. Os privilégios da família imperial iam ser gradativamente retirados. As trocas na guarda se tornaram constantes e o fisco de propriedades dos Romanov era aprovado aos montes em Moscou.



A Casa Ipatiev, sem a paliçada da época do cativeiro dos Romanov



Em abril de 1918, o governo comunista resolveu transferir a família para Ecatemburgo, a capital vermelha dos Montes Urais. Pouco antes de partir, Alexei sofreu uma entorse no joelho, o que o obrigou a passar a maior parte do tempo em uma cadeira de rodas nos seus últimos dias. Por esse motivo, Nicolau, Alexandra e Maria foram os primeiros a ir para a Casa Ipatiev, onde ficariam presos até o governo “definir” o que iria acontecer a eles. A residência era chamada entre os bolcheviques pelo sugestivo nome de “A casa com propósitos especiais”. Olga, Tatiana, Anastásia, Alexei e alguns empregados chegaram cerca de duas semanas depois. A casa Ipatiev fora especialmente preparada para abrigar a família imperial. Uma grande paliçada fora erguida em volta de todo o terreno. Três cômodos foram isolados do resto da casa, locais onde os Romanov e mais cinco empregados viveriam. A casa inicialmente era comandada por Avdeev, um membro do Soviete local e que era um pouco displicente com a segurança da família. Seus guardas muitas vezes furtavam objetos pessoais dos Romanov, como joias e roupas; em compensação, a família tinha certa liberdade, recebendo comida das freiras de um convento local e podendo desfrutar de algumas horas no jardim da propriedade. Logo, um laço afetivo entre os guardas e a família surgiu. Nicolau e suas filhas adoravam conversar, e os guardas, a maioria deles adolescentes e jovens, não conseguiam entender como o rosto dócil e gentil do ex-czar e de suas lindas filhas poderia ser associado à tirania czarista que a propaganda bolchevique havia lhes inculcado. Os jovens soldados não resistiam à beleza das grã-duquesas e os flertes não eram raros.

A situação começou a mudar quando da troca do comandante da casa, ao passo que o regime comunista ficou mais duro com os rebeldes. Avdeev foi substituído por Jacob Yurovsky, um agente do alto escalão da Cheka (a polícia secreta soviética) e fiel ao marxismo e a Moscou. A repressão aumentou na Rússia, a guerra civil começou a tomar forma e as execuções começaram. As famílias burguesas estavam sendo expulsas de suas propriedades, arrendadas em nome do Estado, padres, freiras e outros membros do clero estavam sendo assassinados, a nobreza estava sendo dizimada e a legião rebeldes dos tchecos e dos Brancos (socialistas rebeldes) avançavam sobre o leste em direção aos Urais. Yurovsky proibiu as visitas dos médicos que cuidavam de Alexei, ficando apenas o doutor Botkin, médico pessoal da família. Além disso, Alexandra também estava muito doente, com fortes dores de cabeça e

no nervo ciático, que a impedia de andar. Logo, o crescente clima de incerteza começou a afetar a família. Os passeios no jardim, uma das poucas coisas que davam prazer aos reclusos, ficaram cada vez mais raros. No desjejum, manteiga e café eram luxos e nas outras refeições o alimento era parco, resumindo-se muitas vezes a sopa de legumes e pão preto. A entorse no joelho de Alexei parecia não melhorar, e o ex-czarevich passava muitas noites em claro agonizante em sua cama num quarto fechado, as janelas pintadas de branco, impedindo qualquer contato com o mundo exterior. No exterior, tentativas de resgate da família chegaram a ser cogitadas, porém nenhuma delas se concretizou. O rei da Inglaterra, Jorge V, avô da atual rainha do país, Elizabeth II, era primo de Nicolau, porém se mostrou negligente com a situação de seus parentes, fato que o faria se arrepender pelo resto de seus dias após saber do destino dos Romanov. O kaiser alemão, Guilherme II, era tio de Alexandra, porém o fato de ser germânico dificultou muito as negociações.

Em Ipatiev, os longos tempos de ócio eram preenchidos com leituras da Bíblia, jogos de dominós e cartas e sessões de orações. Os Romanov oravam juntos pela manhã, antes das refeições e antes de dormirem. A fé se mostrou um porto seguro em meio àquele tempo de trevas, onde cada dia parecia ser arrastar e a incerteza do amanhã era presente. Alexandra, que abraçou sua fé russa com tamanho fervor, via tudo como uma maneira de purificação, uma provação de Deus para que eles se redimissem de todos os pecados dos trezentos anos da dinastia. A resignação com o destino era crescente e a fé que Deus os salvaria era uma certeza. A família constantemente pedia a presença de um padre. Talvez o maior de todos os tormentos dos Romanov era o fato de não ter acesso às celebrações da Liturgia Divina. No dia 14 de julho de 1918, dois padres foram chamados a casa, e lá celebraram uma missa resumida. Durante toda a missa, as pessoas na casa permaneceram em um silêncio profundo, quase como uma meditação espiritual, e não respondiam à liturgia, como é costume na Igreja Ortodoxa. Ao final, como os padres puderam reparar, eles estavam com lágrimas nos olhos e agradeciam com fervor a pequena celebração de que puderam participar. Era iminente que haviam retirado um grande peso das costas. Muitos se referem a esta cerimônia como o funeral que, durante muitos anos, a família não teve.

No dia 16 de julho, os enclausurados tiveram uma rotina aparentemente normal, num dia quieto e aba-

do. Alexei se encontrava fraco devido a um forte resfriado e ao seu joelho torcido, incapaz de se autotocar. Alexandra ficara quase todo o dia acamada, também doente e com suas dores na coluna piorando cada vez mais. Nicolau e as filhas ficaram lendo e jogando, e tiveram a oportunidade de darem uma volta pelo jardim. A noite chegou, e às 22h a família fez suas costumeiras orações e foi se deitar. Era uma e meia da manhã quando o sino dos aposentos dos Romanov foi tocado. O dr. Botkin atendeu a porta e deparou com Yurovsky, dizendo que a família deveria ir para o porão, onde esperariam um transporte para serem transferidos. As legiões de tchecos e dos Brancos estavam na periferia da cidade, e os bolcheviques batiam em retirada. Na verdade, por mais que as forças contrarrevolucionárias realmente estivessem próximas a Ecaterimburgo, a família não seria transferida para local algum. Durante todo o dia, Yurovsky supervisionou a seleção das armas, dos homens que iriam participar da “Vontade da Revolução” e da escolha do caminhão que iria levar os Romanov ao local em que permaneceriam ocultos durante décadas. O comandante da Casa Ipatiev teve alguns problemas. Dois dos guardas se recusavam a atirar nas filhas do czar, o que fez Yurovsky selecionar dois outros guardas. O caminhão também atrasou, o que o obrigou a esperar mais um pouco antes que as ordens, hoje já comprovadas que tinham o aval de Lênin e de Moscou, fossem executadas. A família imperial se arrumou rapidamente e desceu as escadas rumo ao porão, Nicolau à frente, com o filho Alexei no colo, impossibilitado de andar. Nenhum deles tinha ideia do que iria acontecer. Chegaram ao porão, mal-iluminado e limpo, sem nenhum objeto, apenas com suas paredes nuas e o seu teto baixo. Alexandra resmungou, pois não havia cadeiras. Os guardas trouxeram duas, uma para ela e a outra para Alexei. Mais de meia hora se passou até que o caminhão chegasse. Nesse momento, Yurovsky saiu de seu escritório e seguiu com mais oito guardas até o porão. Os Romanov e mais quatro criados estavam no centro do aposento, Nicolau à frente de todos. O comandante da casa então se postou em frente ao imperador, e, pegando um papel, começou a ler: “*Em vista do fato de que seus parentes europeus continuam a atacar a União Soviética, a diretoria do Soviete Regional dos Urais decidiu que vocês devem ser mortos...*”<sup>3</sup>. O ex-czar não compreendeu nada. Atrás, as meninas e os

outros ficaram paralisados. Nicolau gaguejou de maneira incrédula: “– O quê? O quê? Não compreendo... leia de novo...”

“... em razão dos tchecoslovacos estarem ameaçando a capital vermelha nos montes Urais – Ecaterimburgo – e porque o carrasco coroado talvez escape da corte do povo, a diretoria do Soviete Regional, atendendo à vontade da Revolução, decretou que o ex-czar Nicolau Romanov, culpado de incontáveis crimes sangrentos contra o povo, deve ser morto...”<sup>4</sup>

Ao terminar o decreto, Yurovsky sacou seu revólver e deu um tiro à queima-roupa no peito de Nicolau, que caiu agonizante no chão. Logo, os outros guardas descarregaram suas armas no ex-czar, o grito histérico das meninas ecoando pelo porão. O que se seguiu foram cenas inomináveis de brutalidade, que não descreveremos aqui. O amadorismo e a selvageria dos quais os guardas se utilizaram serviu apenas para prolongar a agonia das vítimas. Alexandra foi morta logo em seguida, Alexei petrificado na cadeira donde estava impossibilitado de sair. A execução, que deveria durar menos de dez segundos, se prolongou por sofríveis meia hora. Muitas das balas, que deviam acertar diretamente o coração, não acertaram o alvo, muito devido à imperícia dos algozes e ao estado das armas e da munição. Além disso, as grã-duquesas e o czarevich estavam com os torsos incrustados de joias, o que acabou servindo como uma espécie de colete a prova de balas. Pelo menos, Nicolau e Alexandra não viveram para ver o sofrimento dos filhos. Como as balas eram inúteis, eles acabaram sendo mortos a golpes de baioneta e a tiros à queima-roupa, sendo Anastásia e Alexei os últimos a serem assassinados. Após o massacre, os corpos dos onze foram postos no caminhão estacionado no lado de fora e levados até uma floresta próxima. As autoridades bolcheviques queimaram os corpos e os mergulharam em ácido sulfúrico para que qualquer posterior investigação não pudesse identificar as vítimas. Depois disso, enterraram a família e seus criados em uma cova rasa perto de uma velha mina. Os corpos de Maria e Alexei foram sepultados a alguns metros de distância, mais uma tática para despistar os investigadores. Assim terminou o martírio do czar e de sua família. O homem que um dia governou 22 milhões de quilômetros quadrados agora não tinha direito sequer a uma cruz em sua cova rasa e improvisada.

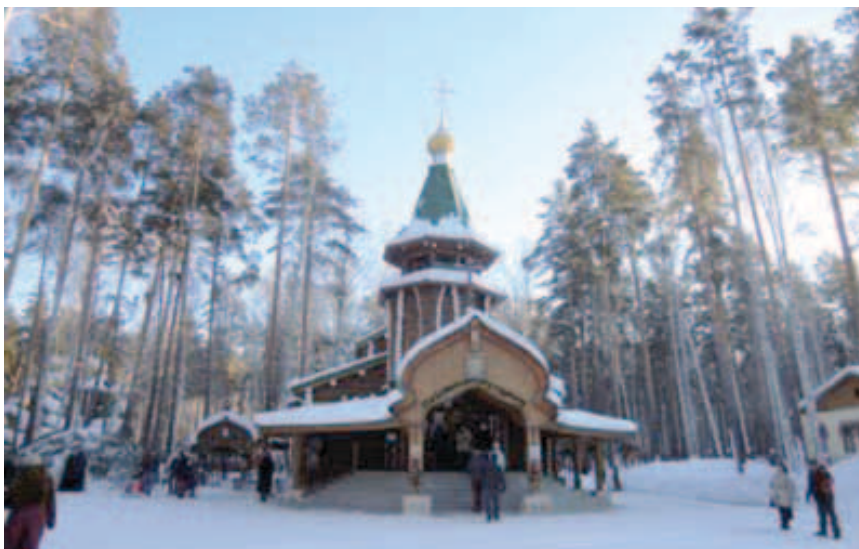
<sup>3</sup> Rappaport, Helen, *Os Últimos dias dos Romanov*, p.259.

<sup>4</sup> Idem.





Os Romanov, canonizados pela Igreja Ortodoxa Russa, como os Portadores da Paz



Uma das igrejas erguidas no local onde os Romanov foram enterrados em 1918.

## OS PORTADORES DA PAZ

Como parte do culto a Lênin que posteriormente inundou a URSS, todas as provas da participação direta do líder soviético no crime foram apagadas. O extermínio da linhagem não parou na família imperial. O irmão de Nicolau foi fuzilado pouco depois, junto a seus filhos e esposa, entre outros parentes. Ao todo, 39 membros da família Romanov foram assassinados. A maioria dos participantes do massacre, num primeiro momento, não sofreu sanção alguma, mas uma prova da conivência de Moscou. Algum tempo depois, porém, muitos foram presos ou assassinados a partir da “staliniização” do regime soviético. Yurovsky conseguiria um alto cargo em Moscou, onde morreria em 1938.

As investigações sobre o assassinato da família imperial só começaram por volta de 1978, com investigadores amadores, que só puderam divulgar seus estudos a partir de 1991, com o desmembramento da União Soviética. O mundo começaria a descobrir o que havia acontecido no porão da Casa Ipatiev. Em 1981, os Romanov foram canonizados pela Igreja Ortodoxa Russa, exilada no estrangeiro, como Santos Mártires. Desde a morte da família, uma comoção nacional e silenciosa tomou conta do povo. Inspirados pela fé demonstrada nos seus últimos momentos, os Romanov passaram a receber homenagens por toda a Rússia, que eram violentamente reprimidas pelo governo comunista, mas que crescia cada vez mais toda vez que sua história era contada.

Em 2000, já em território russo, a Igreja Ortodoxa os canonizou como Portadores da Paz. A Suprema Corte Russa reabilitou em 2008 a Família Real russa e o



czar Nicolau II, 90 anos depois de sua morte. O tribunal declarou que suas mortes foram ilegais e que eles foram vítimas de um crime. Hoje, no local onde ficava a Casa Ipatiev, está a Igreja pelo Sangue, uma catedral em estilo russo-bizantino que homenageia os Romanov. Na floresta onde eles foram enterrados, sete pequenas capelas foram erguidas, uma para cada mem-

bro da família. Todos os anos, lírios brancos florescem na época em que eles foram assassinados e milhões de peregrinos vão até o local prestar suas homenagens, emocionados, a uma família devotada destruída, eternamente “em descanso com os santos”, como sempre desejaram em suas orações.

#### **BIBLIOGRAFIA**

RAPPAPORT, Helen. Os Últimos dias dos Romanov. Rio de Janeiro: Record, 2011.

### ABERTURA DO ANO LETIVO E AULA INAUGURAL

No dia 4 de fevereiro de 2011, no auditório Greenhalgh, foi realizada a Abertura do Ano Letivo e ministrada Aula Inaugural pelo Excelentíssimo Senhor Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, Comandante da Marinha. O evento contou com a presença dos Almirantes do Setor de Pessoal e da Área de Ensino.



Almirante-de-Esquadra Moura Neto recebendo do Comandante Aluno Douglas Tirre Carnevale Oliveira o Certificado pela abertura do Ano Letivo de 2011.

### INAUGURAÇÃO DO LABORATÓRIO DE GUERRA ELETRÔNICA

No dia 15 de fevereiro foi inaugurado o Laboratório de Guerra Eletrônica, com a presença do Contra-Almirante Maurillo Euclides Ferreira da Silva, Diretor do Instituto de Pesquisas da Marinha.

Participaram do evento, o Contra-Almirante Leonardo Puntel, Comandante da Escola Naval, o Contra-Almirante Guilherme Mattos de Abreu, Superintendente de Ensino, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Marcelo Francisco Campos, Imediato da EN, a Professora Miriam Moraes Puerari, Chefe do Centro de Ensino Técnico e Científico (CTC), o Capitão-de-Mar-e-Guerra

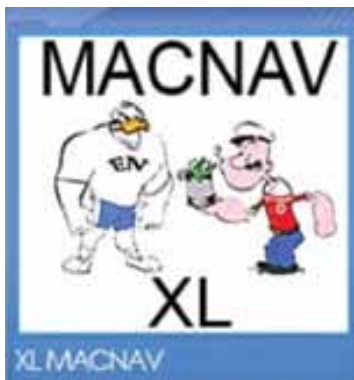


Otavio Sampaio de Almeida e o Professor Lourival José Passos Moreira, Coordenadores do CTC, além de Professores, Instrutores e Aspirantes convidados.

## XL MAC-NAV

A Escola Naval sediou, no período de 5 a 7 de maio de 2011, a XL MAC-NAV, competição esportiva entre o Instituto Presbiteriano Mackenzie e a Escola Naval.

No dia 6 de maio, ocorreu a Cerimônia de Abertura no Campo de Esportes. Nesse dia aconteceram os eventos de Atletismo, Pólo, Vôlei e Basquete. A Escola Naval conquistou os primeiros lugares no Atletis-



mo, nas provas de 100 metros e Revezamento 4X100 metros.

No dia 7 de maio, ocorreram disputas nas modalidades de Futebol, Judô e Natação. A Escola Naval consagrou-se campeã no Futebol, vencendo o jogo por 2 a 0. Em seguida, houve o almoço de confraternização com as delegações e, após o almoço, realizou-se a Cerimônia de Encerramento, no

Campo de Esportes.

## CERIMÔNIA DE JURAMENTO À BANDEIRA NACIONAL E ENTREGA DE ESPADIM 2011

No dia 4 de junho de 2011, foi realizada a Cerimônia de Juramento à Bandeira Nacional e Entrega de Espadim da turma “Almirante Felinto Perry”, composta por 219 Aspirantes, procedentes do Colégio Naval e do concurso de admissão à Escola Naval. Integram também esta turma dois Aspirantes namibianos e um boliviano.

A Cerimônia foi presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e contou com a presença de diversas autoridades civis e militares, além dos integrantes da turma “Mendes”, da qual o Comandante da Marinha faz parte, homenageada por ter completado 50 anos de recebimento do espadim.

Ao proferir o discurso alusivo ao evento, o Comandante da Marinha conclamou os novos Aspirantes a persistirem, com dedicação e afinco, na árdua e longa jornada de preparação intelectual, física e moral afeta à formação do futuro Guarda-Marinha. Ele concluiu afirmando que “parcela importante do patrimônio do país encontra-se no mar, na vasta região denominada ‘Amazônia Azul’, e nos rios, impondo-se, cada vez mais, à Marinha do Brasil a responsabilidade de patrulhá-la e protegê-la, garantindo aos brasileiros um

futuro soberano e próspero e a utilização, de forma permanente, segura e ambientalmente sustentável, dos recursos existentes em suas águas”.



Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Moura Neto (ao centro), preside a cerimônia.



## 5º JOGOS MUNDIAIS MILITARES DO CISM - RIO 2011 REGATAS NA ESCOLA NAVAL

No período de 16 a 24 de julho, o Brasil sediou os 5º Jogos Mundiais Militares, que trouxe ao Rio de Janeiro 4.566 atletas vindos de 111 países.

Foi o maior evento esportivo militar já realizado no Brasil. Vinte modalidades esportivas foram disputadas, algumas inéditas em jogos mundiais militares, como o vôlei de praia. O Brasil participou com suas equipes em todas as modalidades. Das 114 medalhas conquistadas, os atletas da Marinha contribuíram, individualmente ou participando das equipes, com um total de 47 medalhas, das quais 20 foram de Ouro, 13 de Prata e 14 de Bronze.

As regatas a vela foram realizadas na Escola Naval.



Os atletas do Brasil, todos eles da Marinha, conseguiram excelentes resultados na vela, subindo ao pódio nas três categorias disputadas: foram duas medalhas de Ouro e uma de Prata. Ao final das regatas, que aconteceram no dia 22 de julho, na Escola Naval, a equipe masculina ficou em primeiro lugar no Match Race, enquanto a feminina levou o ouro no Fleet Race e a prata no Open Fleet.

## 45ª NAVAMAER

A Escola Naval sediou a XLV NAVAMAER, tradicional competição entre as Academias Militares, no período de 02 a 09 de setembro de 2011.

O evento contou com a presença de quase 600 atletas disputando 12 modalidades esportivas: atletismo, basquete, esgrima, futebol, judô, natação, orientação, pentatlo militar, pólo-aquático, tiro de armas curtas, tiro de armas longas e voleibol.

Além das competições esportivas, os atletas puderam participar de uma extensa agenda cultural que incluiu, na abertura, show com o comediante Marcos Veras e, no encerramento, a apresentação da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais. Houve também visita ao Espaço Cultural da Marinha, Pão de Açúcar, Corcovado e Bienal do Livro e saídas nos Avisos de Instrução e Veleiros, bem como passeio no Rebocador Laurindo Pitta.

A Escola Naval conquistou medalhas de ouro no basquete, judô por equipe, judô individual ca-

tegoria médio e meio-pesado, lançamento de disco, salto com vara, salto em altura, salto triplo, revezamento 4x100, 400m rasos.

Mais uma vez, a NAVAMAER caracterizou-se como um grande evento esportivo entre as três Academias Militares e que vem contribuindo sobremaneira para o desenvolvimento do esporte e conagração dos futuros líderes militares.







# Dê a partida no seu carro novo.

O crédito com uma das menores taxas, na hora que você precisa, para usar bem o seu dinheiro e realizar os seus planos.

Banco do Brasil. Um banco diferente que liga tudo isso.



Com tantas alternativas existentes para a compra de carros zero km, a escolha da aquisição tornou-se mais difícil. Mas é preciso planejar e buscar o maior benefício possível. Para isso, é necessário pesquisar sobre os modelos e suas características, bem como os custos envolvidos. Muitas concessionárias, no entanto, oferecem condições especiais para a compra, já indicam o banco com o qual trabalham onde o comprador possa fazer o financiamento. É possível encontrar condições de pagamento com parcelas de até seis meses para o financiamento. O financiamento de um veículo, seja novo ou usado, é uma alternativa viável para a aquisição de um veículo. A aquisição de um veículo, seja novo ou usado, é uma alternativa viável para a aquisição de um veículo. A aquisição de um veículo, seja novo ou usado, é uma alternativa viável para a aquisição de um veículo.

Crédito sujeito a aprovação bancária e demais condições dos produtos.

**BANCO DA MARIA**



todo seu

Central de Atendimento BB: 4004 0001 ou 0800 729 0001  
SAC BB: 0800 729 0722 - Ouvidoria BB: 0800 729 3678  
Deficientes auditivos ou de fala: 0800 729 0088