TURMA QUEVEDO

Sessenta anos de participação
na vida brasileira

Diretoria da ATQ 2016-2017

2017 © todos os direitos reservados à Associação Turma Quevedo – ATQ

Coordenação Editorial:
Diretoria da Associação Turma Quevedo – ATQ

Redação:
Integrantes da Turma Quevedo

Revisão:
Milton Xavier de Carvalho Filho

Capa e orelhas:
Felipe Magno

Contracapa:
João Batista Nunes Costa

Projeto gráfico e Diagramação:
Invenio Design

Fotos:
Centro de Comunicação Social da Marinha
Arquivo dos associados da ATQ
www.naval.com.br/ngb/F/F022/F022htm

Tiragem:
350 exemplares

Distribuição:
Associação Turma Quevedo - ATQ

Às nossas esposas, filhos e netos.

Os autores

SUMÁRIO

Página

Apresentação..... 13
Eudes Maria Raigner de Orleans e Bragança

Introdução 15
Milton Xavier de Carvalho Filho

GREVEMAR, nosso batismo de fogo.....19
Marcelo Ozório Rosa, e outros

Acreditem, ser rep é um privilégio 46
Marcello Gonçalves Silva

Saccharomyce Cervisae.....49
Marcelo Ozório Rosa

Ecos de uma Viagem de Circum-navegação..... 55
Cadete Alfredo Ribeiro Reis

Minha Viagem no NE "Custódio de Mello".....60
Alfredo Paulo Marques Ribeiro Reis

Reminiscências do Colégio Naval 65
Ednilo Gomes Soares

Lembranças da Turma Quevedo 71
Trayahu Rodrigues Moreira Filho

Marinha, minha vocação.....78
Fernando Manoel Athayde Reis

Porque entrei para a Marinha.....84
Carlos Alberto Pimentel Mello

Os Laranjeiras 86
Hélio Trigueiro Londres Barreto

O Chefe de Classe da turma Quevedo.....100
Claudia Quevedo Lodi

A nossa Turma..... 107
Ronald Cardoso Guimarães

Guerra da Lagosta 112
Antonio Louro
O Legado da Flotam..... 115
Marcelo Ozório Rosa
Oficial de Marinha de Guerra, Maquinista..... 123
Julio Cesar Menezes de Saint Edmond
Os Hidrógrafos 128
Heitor Wegmann da Silva
Aviadores da Turma..... 133
Carlos Roberto de Oliveira Cândido Pereira
Os Fuzileiros Navais da Turma 140
Odamil Alves de Lima
Intendentes e a Administração da Marinha..... 147
José Antônio Destri Lobo
Magalhães..... 152
Ronaldo Schara
Pioneirismo do Voo *charter* para Miami no Rio de Janeiro..... 154
Ivo Barata
O maior problema dos governos é Político, Econômico ou de Gestão?.. 159
Antonio de Loureiro Gil
Da Marinha para o SERPRO..... 164
Gilson Leal Barbosa
Integral Elíptica..... 165
Carlos Fernando Martins Pamplona
Manoel José Gomes Tubino..... 166
Geraldo da Costa Veloso
O novo Mundo dos Plásticos.....171
Rubem Alves de Sá Freire
Acidente na Jamaica.....176
Eudes Maria de Orleans e Bragança
Memórias da ilha da Trindade..... 189
Julio Cesar Menezes de Saint Edmond

Entre los Buenos el Mejor.....194
Ronald Cardoso Guimarães
Navio Fantasma 196
Ronald Cardoso Guimarães
Adolf Magnus Moniz Ostwald – uma unanimidade.....197
Roberto Pinho Luz
Pecado Venial.....200
Antonio Fernandes Pereira
Ostwald.....202
Ednilo Gomes Soares
Um apresamento e consequências de uma decisão diplomática..... 205
Carlos Rogério Bonorino Nobre
Salvamento do navio Jacy Campos.....209
Asclepíades José Colmerauer dos Santos
Uma Operação de reboque através do Atlântico..... 211
Edgar Newton Rezende Barbosa
O Informativo Marítimo da DPC.....217
Edgar Nilton Rezende Barbosa
O Tremendão.....222
Carlos Alberto Pimentel Mello
Três acontecimentos vividos 225
Áttila Augusto Cruz Machado
Minha Vida na Marinha..... 227
Paulo Roberto Valgas Lobo
Nação Brasileira, o maior milagre de Anchieta..... 234
Milton Xavier de Carvalho Filho
Implicações Estratégicas de um Sorriso..... 236
Milton Xavier de Carvalho Filho
Passagens de minha vida na Ativa e na Reserva 238
Gilberto de Souza Esmeraldo
Uma visão panorâmica sobre a Educação 247
Ednilo Gomes Soares
Lady Diana em ação Humanitária.....251
Asclepíades José Colmerauer dos Santos

Caindo na Real..... 254
Victor Luis de Lima Ferreira Alves
Capitão de Longo Curso..... 255
Victor Luiz de Lima Ferreira Alves
Uma Experiência Diferente..... 257
Rogério Ferreira Esteves
Militares e Civis..... 259
Carlos Henrique da Silva Boiteux
O Estranho mundo de *Novae,* o planeta futuro..... 274
Marcos Rubens da Silva Grillo
Professores pertencentes à Turma Quevedo..... 284
Oscar Santiago Rodrigues
O Papa João Paulo II 286
Pedro Octavio Millen Coutinho
Minha Vida na Marinha e no Ambiente Civil..... 286
Clovis Winklewski de França
A Grandeza dos Pequenos Gestos.....314
Marcelo Ozório Rosa
O trágico falecimento do embaixador 319
Luiz Sérgio Silveira Costa
Minha História 322
Antonio Carlos da Rocha Loures
Em que, e como contribui para o meu País 342
Gustavo Benttenmuller Medeiros Pereira
Segunda Etapa, na Reserva e Reformado 358
Gustavo Benttenmuller Medeiros Pereira
O DNA da Nação Brasileira 369
Milton Xavier de Carvalho Filho
Recentes Ameaças à Nação Brasileira..... 372
Milton Xavier de Carvalho Filho
Energia Eólica 375
Hélio Trigueiro
Missão Noturna..... 382
Hélio Trigueiro

Exaltação ao Homem do Mar..... 383
Joaquim Nabuco
A Educação Brasileira e nosso estágio de desenvolvimento 384
Luiz Gonzaga Machado de Mendonça
Presidência do Clube Naval 399
Ricardo Antônio da Veiga Cabral
Associação Turma Quevedo 407
Antonio Fernandes Pereira
O Impacto da política externa dos governos populistas..... 409
Gustavo Benttenmuller Medeiros Pereira

AMENIDADES

Mulher Amada.....419
Hélio Trigueiro
Oração às crianças 420
Hélio Trigueiro
Flagrantes da vida (uma história para crianças)..... 421
Rubem Alves de Sá Freire
Histórias do Fonoclama 422
Marcelo Ozório Rosa
Mãe..... 423
Hélio Trigueiro
Pai 425
Hélio Trigueiro
Lamentos..... 426
Hélio Trigueiro

ANEXO

Relação dos integrantes da Turma Quevedo 428

ÍNDICE DAS GRAVURAS

Figura 1 — Visita à refinaria de Cubatão 105
Figura 2 — Time de basquete do Colégio Naval 105
Figura 3 — Quevedo recebe sua espada das mãos de Tancredo Neves 106
Figura 4 — Na véspera da formatura da EN..... 106
Figura 5 — Quevedo entrega diploma de engenheira à sua filha Cláudia, 1986 149
Figura 6 — Quevedo e sua filha acompanham uma turma de Aspirantes à uma visita 150
Figura 7 — Homenagem da Escola Naval, desfile..... 150
Figura 8 — A turma de Fuzileiros Navais 151
Figura 9 — Encouraçado Guarda-Costas Floriano..... 252
Figura 10 — Corveta Iguatemi na Amazônia 253
Figura 11 — NaPaFlu Roraima 253
Figura 12 — NHi Sirius 253
Figura 13 — O casal Magalhães e Vanda 312
Figura 14 — Lady Diana em visita humanitária 312
Figura 15 — Resgate de náufragos no Mediterrâneo 313
Figura 16 — Corveta Barroso..... 313
Figura 17 — dia seguinte ao resgate 314
Figura 18 — Reportagem de O Globo 405
Figura 19 — Estação Antártica Comandante Ferraz 406
Figura 20 — Comemoração dos 50 anos de formatura da EN..... 406

SIGLAS e ABREVIATURAS

Na Marinha, os postos de Oficiais são agrupados em escalões: Almirantes, Comandantes e Tenentes.

Almirantes

AE	Almirante de Esquadra
VA	Vice-almirante
CA	Contra-Almirante

Comandantes

CMG	Capitão de Mar e Guerra
CF	Capitão de fragata
CC	Capitão de Corveta

Tenentes

CT	Capitão-Tenente
1º Ten	Primeiro-Tenente
2º Ten	Segundo-Tenente

GM	Guarda-Marinha
Ref°	Reformado

CA	Corpo da Armada
FN	Corpo de Fuzileiros Navais
IM	Corpo de Intendentes da Marinha

ORGANIZAÇÕES E NAVIOS

AMRJ	Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro
AvHi	Aviso hidrográfico
CAMR	Centro de Sinalização Náutica e Reparos Alte. Moraes Rego
CASNAV	Centro de Análises de Sistema Navais
CIAW	Centro de Instrução Almirante Wandelkolk
CN	Colégio Naval
CT	Contratorpedeiro
CV	Corveta
DECM	Diretoria de Eletrônica e Comunicações da Marinha
DEnsM	Diretoria de Ensino da Marinha
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
EN	Escola Naval
ESG	Escola Superior de Guerra
F	Fragata
NAel	Navio Aeródromo Ligeiro
NaPaCo	Navio Patrulha Costeiro
NE	Navio Escola
NHi	Navio Hidrográfico
NOc	Navio Oceanográfico

Apresentação

Quando sessenta anos atrás resolvemos pela carreira do mar cheios de sonhos e esperanças, não tínhamos a ideia da dimensão, seriedade e do patriotismo que nos seria imposto ao longo de nossas carreiras. O Colégio Naval, e depois a Escola Naval nos ensinaram isto e muito mais.

Somos dos poucos brasileiros que entendem de tradições histórico-navais; em verdade, somos os herdeiros dos pioneiros das sistemáticas navegações intercontinentais e de valores que prezam a Pátria e a forte noção do certo e do errado passados por nossos antecessores.

Ao entrarmos na Marinha recebemos como bagagem inicial toda a história naval. Desde os Vikings, no início das navegações, passando pela Escola de Sagres (século XIV) dos nossos ancestrais portugueses, até às grandes navegações que resultaram no descobrimento da terra que viria a se tornar nosso amado Brasil.

Na Escola Naval aprendemos a viver e respeitar o mar, nos defendermos das tempestades, e apreciarmos a infinita beleza dos oceanos. Aprendemos também a comandar e a obedecer, mas sobretudo a respeitar e honrar os valores humanos. Aprendemos a apreciar paz com nossos semelhantes, mas também a enfrentar com coragem nossos desafetos, quando assim nos for exigido.

Ao concluirmos os cursos acadêmicos, recebemos com muita honra e orgulho nossas espadas; símbolos da autoridade, justiça e poder, sabendo muito bem da responsabilidade que a partir daí carregaríamos até o fim de nossas vidas.

Agora, após tantos anos de aventuras, alegrias e tristezas, tendo navegado longamente pela vida, cabe a nós relatarmos as memórias do que se passou nesses sessenta anos. Vários colegas enriqueceram este compêndio contando passagens de suas vidas no

mar ou em terra, em missões navais ou não, e que certamente servirão de exemplos e inspirações para as gerações futuras.

Ao final de nossa viagem de guardas-marinha fomos separados e cada um tomou seu rumo na carreira. Mantivemos, no entanto, um elo que nos une até hoje: a Turma Quevedo. Continuamos oficiais da Marinha do Brasil e com toda a dignidade o seremos para sempre.

Rio de Janeiro, janeiro de 2017.

Eudes Maria Raigner Pedro José de Orleans e Bragança
Presidente da Associação Turma Quevedo

Introdução

Duas foram as motivações para este livro: o sentimento de satisfação em pertencer à turma Quevedo, nesses sessenta anos de convivência profissional, amigável e fraterna, e a necessidade pessoal de experimentar transmitir aos jovens uma mensagem de esperança no futuro deste sofrido Brasil, nação única no mundo.

Embora o batismo de fogo da turma tenha sido a intervenção na greve da Marinha Mercante, em dezembro de 1962, o que se seguiu, no meio século seguinte, foi muito trabalho estritamente profissional. Os relatos são depoimentos dos colegas, referem-se a fatos por eles protagonizados, tanto na Marinha quanto na vida civil e que, de algum modo, poderiam contribuir para o melhor entendimento de nossa história recente, com seus avanços e retrocessos na direção de um país social e economicamente desenvolvido. Portanto, os textos abordam tanto a atividade militar naval, quanto a vida civil, esta em razão da opção pelo trabalho empresarial, após a carreira de Oficial da Marinha.

O livro tem como orientação ***algo que mereça ser lido pela geração de nossos filhos e netos***. E, nesse contexto, cada colega apresenta o tema que lhe pareceu adequado e pertinente, o que resultou em um mosaico formado com peças de diferentes tamanhos e formas, ajustadas durante uma vida de trabalho que, ao final, retrata o panorama político-social brasileiro.

O leitor atento identificará os muitos pontos em comum, que dão harmonia e coerência a essa coletânea de autobiografias: trabalho profissional em nível de especialização ou de pós-graduação, ausência de ressentimentos com a Marinha ou com algum colega, presença decisiva na Amazônia, alvo permanente da cobiça internacional, interesse pela proteção ao meio ambiente e pelo desenvolvimento da Marinha Mercante, reconhecimento da imprescindibilidade da Educação para os jovens, como requisito indispensável ao progresso social do País, esperança no futuro do

Brasil, dedicação e afeto às respectivas famílias, gratidão aos pais. Nesse mosaico construído em sessenta anos dominam as cores verde e amarelo.

Em se tratando de brasileiros que cruzaram o marco da esperança de vida aferido pelo IBGE, inseridos no grupo restrito de formação universitária completa, que trabalharam em todo o território nacional, cumprindo o dever definido na Constituição, sem interesses político-partidários, todos temos o direito de tecer, eventualmente, considerações sobre o cenário político interno e externo vivido nas três últimas décadas. No outono da vida, não temos outra motivação que não a de um futuro melhor para os jovens.

Em tempos de comunicação eletrônica dominante, útil, necessária, mas volátil e vulnerável, intensamente utilizada por alguns grupos seguidores de ideologias, todas elas superadas, consideramos pertinente, e até necessário, deixar registrado em livro as eventuais conclusões a que chegaram os atores dos fatos relatados. Afinal, combatemos o bom combate, e não perdemos a fé no povo brasileiro.

Caberia a pergunta, por que, só agora se pronunciar criticamente sobre algum tema de natureza política? As qualidades da carreira militar, que a distinguem das demais profissões, apoiam-se nos princípios da hierarquia e da disciplina. Constitucionalmente, o Presidente da República é o comandante supremo das Forças Armadas, pelo que, qualquer crítica pública aos representantes do Poder Executivo Federal constitui contravenção disciplinar, bem definida no Regulamento Disciplinar da Marinha (e, de modo semelhante, nos regulamentos do Exército e da Aeronáutica).

O acompanhamento atento da política nacional, pela oficialidade da reserva, aparece discretamente na seção de *cartas dos leitores* dos veículos midiáticos. E não mais do que isso porque são poucas as vezes em que um oficial das Forças Armadas tem a satisfação de ver publicado seu artigo em algum jornal de circulação nacional. Podemos afirmar que estamos, há algum tempo, remando contra a maré, que afasta o Brasil de um futuro relevante no concerto mundial. De Geopolítica, de estratégia internacional, de causas e consequências

dos conflitos armados, de ontem e de hoje, entendemos o suficiente, por força da profissão.

Definitivamente, este livro não é saudosista. É alentador constatarmos que decorridas mais de duas décadas de nossa transferência para a reserva, A Marinha tem continuado a cumprir sua missão, e a superar novos desafios. Os Fuzileiros Navais estão presentes na Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti - MINUSTAH, desde 2006, juntamente com o Exército. A Marinha, com seus navios, e a Força Aérea, com seus aviões, tiveram ação decisiva e impecável na busca e resgate do avião da Air France, sinistrado no meio do Atlântico, em 31 de maio de 2009. A corveta Barroso, quando se deslocava para missão de paz no Líbano, sob controle da ONU, em setembro de 2015, resgatou 220 refugiados sírios, que viajavam em embarcação precária com destino ao litoral italiano. E mais: em 2016, os brasileiros sofrem a maior crise político-econômica da República, crise decorrente da corrupção de agentes públicos do mais alto escalão de governo. Enquanto isso acontecia, jovens atletas – com uma história de vida marcada pela superação de desafios – disputavam medalhas na Olimpíada Rio 2016. Cada vez que eles subiam ao pódio, e nossa bandeira era exibida para o mundo, sentíamos orgulho de sermos brasileiros. Aos atletas da Marinha que participaram da Rio 2016, a homenagem da Turma Quevedo, e os agradecimentos pelo bom exemplo transmitido aos nossos netos.

Rio de Janeiro, 1º de janeiro de 2017.

Milton Xavier de Carvalho Filho, CMG (Ref°)

GREVEMAR, nosso Batismo de Fogo

Marcelo Ozório Rosa - GMG (Refº) e outros.

Introdução

Ao tentar organizar documentos antigos, pouco encontrei de referências sobre um período de nossa vida profissional cuja importância não parece ter sido bem entendida ou mesmo valorizada, que foi a Operação GREVEMAR, iniciada em 1962. As notas que se seguem servem como pretexto para pedir aos colegas que apresentem suas experiências e informações sobre essa operação, e no sentido de registrarmos fatos e acontecimentos de interesse para nossa turma, ao longo do tempo.

Histórico

A GREVEMAR foi uma operação executada pela Marinha para guarnecer navios mercantes ao final do ano de 1962, em razão de uma greve nacional deflagrada inicialmente pelos sindicatos dos Oficiais de Náutica e dos Comissários. Na possibilidade da greve se estender aos outros sindicatos da categoria dos Marítimos (Oficiais de Máquinas, Moços-de-Convés, Maquinistas, etc.), foram constituídas e embarcaram tripulações completas da Marinha de Guerra nos navios mercantes, e salvo exceções a operação funcionou muito bem, apesar do enorme potencial de conflitos decorrente do convívio direto entre as duas tripulações.

Assim é que os GMs do Corpo da Armada da Turma Quevedo desembarcaram diretamente do NE Custódio de Mello, recém-chegado da Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, para o CIAW, onde se concentravam as dezenas de tripulações, subordinadas ao recém-criado Comando Militar da Marinha Mercante. O "Custódio" chegou em 15/12/62 da viagem de instrução de mais de 5 meses; no dia 27 desembarcamos para o CIAW, no dia seguinte já estávamos nos navios mercantes e em 31/12 muitos de nós (inclusive eu) no

mar. Ainda não havíamos sido promovidos a 2º Tenente, e a GREVEMAR foi realmente importante para a nossa formação. Por outro lado, essa firme atuação da Marinha de Guerra, salvo melhor juízo, foi fundamental para que o país não parasse completamente, com sérios prejuízos econômicos e institucionais, além de desencorajar as demais categorias a aderir ao movimento paredista. A operação foi encerrada em março de 1963, com a exaustão da greve e consequente regresso das tripulações às OM de origem. No entanto, diversas tripulações que guarneceram superpetroleiros em viagem para o Golfo Pérsico, por exemplo, somente retornaram alguns meses depois.

Sinto pessoalmente muita curiosidade em conhecer a documentação de Planejamento Militar produzida para a Operação GREVEMAR, já que tive apenas experiência com seus efeitos, ou resultados: as tripulações eram compostas e distribuídas de forma organizada, a entrada nos navios acontecia com tranquilidade, e rapidamente eram retomadas suas atividades normais, com pessoal militar em substituição aos grevistas, e os demais acompanhando os quartos de serviço dos que não aderiram à greve.

É importante também registrar a ocorrência de casos comprovados de sabotagem por parte dos grevistas, o que chegou a ameaçar, em muito, o sucesso da operação.

Assim sendo, a Operação GREVEMAR merecia ter sido estudada como um "case" de sucesso em Planejamento Militar, na Escola de Guerra Naval.

Nossa Tripulação

Logo após a apresentação no CIAW, ocorreu a designação dos navios e suas tripulações, que substituiriam no primeiro momento os Oficiais de Náutica e Comissários, mas prontas para assumir todas as funções caso os demais sindicatos determinassem estado de greve para suas categorias. Ainda no CIAW, eram apresentados formalmente os oficiais das tripulações e seus navios. Fui designado para o NT CANDEIAS, da FRONAPE (antiga Frota Nacional de

Petroleiros), incumbido do transporte de combustíveis refinados para a Região Sul do país, e muito parecido com o futuro NT MARAJÓ.

Tivemos realmente muita sorte na seleção dos oficiais que compuseram a tripulação do navio. O Comandante era o CC Tarrisse, nosso instrutor de Navegação na viagem do Custódio de Mello, oficial competente, educado e de fino trato, de família de diplomatas. O Imediato, CT Hippert, era sério e meticuloso, como devem ser, aliás, os Imediatos.

O Chefe de Máquinas, CT Serra, escafandrista, era o maior gozador e tornava todas as viagens muito divertidas, começando por atribuir apelidos a todo mundo. Consta que o Serra foi dos primeiros Mergulhadores de Combate da Marinha, tendo cursado nos Estados Unidos na unidade que deu origem aos famosos SEALs (o nome original da especialidade era UDT – Underwater Demolition Team, e na Marinha era usada a tradução literal do termo, antes da sigla atual de MEC). A dúvida geral, na época, foi quanto às sacanagens que o Serra teria conseguido aprontar no curso, já que era um gozador compulsivo.

O Comissário, por sua vez, era reservista da Marinha, estando assim impedido de entrar em greve, o que facilitou muito nossa vida, pois as atividades vitais de abastecimento não sofreram nenhuma solução de continuidade. Era uma figura, o Comissário, cujo nome esqueci. Extremamente loquaz, sentia-se muito bem com os ex-colegas, e foi de grande valia na administração do dia a dia a bordo.

Eu e o Luz éramos os Pilotos, o que foi muito bom. Com nosso colega Luz, sempre cordial e prestativo, era possível conversar e discutir livremente as dúvidas e incertezas daquele momento profissional, até porque ainda éramos GM, e tecnicamente classificados como "quatis". A propósito, o Luz sempre foi assim, amável, leal e bom camarada, com quem se podia divergir, mas nunca se conseguia brigar. Tivemos a oportunidade de servir juntos em outras ocasiões, no Curso de Aperfeiçoamento de Eletrônica, no 2º Esquadrão de Contratorpedeiros – a saudosa "Família Trapo", nos CTs AMAZONAS e ACRE – e na antiga Diretoria de Comunicações Eletrônica da Marinha-DCEM.

O pessoal subalterno (sargentos e cabos) portou-se extremamente bem, com plena consciência da responsabilidade do momento, trabalhando lado a lado com os tripulantes em vias de aderir à greve, com a maior naturalidade. Dessa forma, acabaram sendo criados laços de camaradagem entre ambos os grupos, que agiam literalmente como se "estivessem no mesmo barco", o que não deixava de ser verdadeiro.

O NT CANDEIAS

O NT CANDEIAS foi o primeiro navio de uma série de seis unidades, encomendada a estaleiros dinamarqueses pela FRONAPE, e destinada ao transporte de cabotagem de produtos refinados. Especificamente, o CANDEIAS foi construído pelo estaleiro A/S Burmeister & Wain, em Copenhagen, Dinamarca. Os demais navios da classe foram o Aratu, Itaparica, Água Grande, Taquipe e Pojuca. A par de liberarem alguns navios Classe T-2 para as linhas de longo curso, a Classe Candeias marcou o início de renovação da frota de cabotagem da FRONAPE, ampliando sua capacidade de transporte, na época realizada pela Classe Salte. Lembrando que o Plano SALTE (Saúde, Alimentação, Transporte e Energia) foi um plano econômico do Governo Federal de 1947 que financiou, entre outros, a compra de uma classe de navios que recebeu o seu nome. Em outras palavras, o SALTE foi o PAC do Dutra!

O CANDEIAS teve a quilha batida em 1959, e foi incorporado em 1960. Media 134 m de comprimento total, 18,95 m de boca e 7,17 m de calado, e apresentava o porte bruto de 10.260 dwt. Para manuseio de cargas possuía dois paus de carga de 5 t, sendo a maior diferença em relação ao NT MARAJÓ a existência, nesse último, de duas estações de transferência de óleo no mar.

Em 1970, a Petrobrás decidiu jumborizar quatro dos seis navios da classe, aumentando seu porte bruto original de 10.260 dwt para 12.360 dwt, com a substituição da seção média do casco por outra construída especificamente para esse fim, serviço pioneiro no Brasil e na América do Sul. A operação foi decorrente do estado precário dos tanques de carga, comprometidos pelo transporte de derivados claros de petróleo por quase 10 anos de operação. Na prática, teve seu

comprimento ampliado em 20 m, com a construção de um novo casco (*minibody*) de 100 m de comprimento. O *minibody* foi construído na Verolme e a jumborização na Costeira – Ilha do Viana, onde chegou rebocado. A título de curiosidade, o NT Aratu, da mesma classe, teve o *minibody* construído na Ishikawagima e a jumborização no AMRJ (isso mesmo, no AMRJ!!!), como exemplo do dinamismo da construção naval naquela época. Em junho de 1983 o NT CANDEIAS foi desativado, após 23 anos de operação.

A propósito, o longevo NT MARAJÓ, construído ali mesmo no Caju e incorporado em 1968, ainda continua na ativa, e dele tenho muitas lembranças (sempre favoráveis), do período entre 1968 e 1972, quando servi na Força de Contratorpedeiros. Foi a época das Operações Springboard, e o MARAJÓ nos abastecia de combustível com precisão e competência invejáveis, tanto na travessia para o Caribe quanto durante as operações. Ao final das fainas de transferência de óleo no mar, com a já notória eficiência, içava sua tradicional bandeira com o lema "Siga Adiante, Confie no Elefante". Bons tempos...

Querosene ou óleo Diesel, seguia para os portos de destino, ou melhor, para os terminais de combustíveis dos portos de destino.

A primeira viagem foi marcante, tanto pela novidade quanto pelo fato de partirmos na tarde do dia 31/12, poucas horas antes da passagem de ano. Ao cruzar a barra, próximo à Fortaleza da Laje, cruzamos com outro navio da FRONAPE, este chegando ao Rio de Janeiro. Seus tripulantes apitavam, acenavam e sacudiam panos e lençóis, gozando os colegas que iriam perder as festividades do Ano Novo. Pouco antes da meia-noite, fomos convocados à Praça d'Armas pelo Comandante, para um brinde de champanhe em comemoração ao ano que se iniciava, faz meio século.

A navegação, praticamente costeira, era muito simples, pela proximidade dos portos envolvidos. Assim mesmo, Luz e eu, os pilotos, caprichávamos na navegação por três motivos: o Comandante tinha sido nosso instrutor dessa disciplina; o Imediato, responsável pela navegação, era muito meticuloso; e finalmente havia o Serra, sempre atento para qualquer deslize dos "quatis", o que felizmente nunca aconteceu. O navio permanecia em cada

terminal o tempo suficiente para descarregar sua carga de combustíveis, que as condições meteorológicas fossem adequadas para partir e a disponibilidade de práticos. Como os terminais de combustíveis ficavam normalmente mais distantes dos centros das cidades, os tripulantes faziam verdadeiras maratonas para atender suas atividades, podemos chamar assim, de lazer e regressar em tempo ao navio, em pouco mais de 24 horas.

Numa das viagens a Itajaí, o Capitão-dos-Portos nos convidou para conhecer uma pequena vila de pescadores situada nas proximidades, pouco conhecida e de grande beleza natural, chamada Camboriú. O vilarejo era realmente muito bonito, e ninguém poderia prever que, passados alguns anos, estaria transformada em um enorme centro urbano, com arranha-céus ocupando toda a orla, e constituindo um dos maiores destinos turísticos do sul do país. Vimos recentemente empreendimentos imobiliários com torres de 30 andares anunciadas para venda em Camboriú, o que realmente parece exagerado.

Tanto o acesso ao porto de Paranaguá quanto ao de Itajaí exigiam bastante atenção, sendo que no primeiro passávamos por diversos cascos de navios naufragados, como um alerta para as características do canal e a necessidade de especial atenção. No entanto, todos os práticos utilizados nas viagens, tanto das barras quanto dos portos, eram muito competentes e dominavam seus ofícios.

Uma tarde encontrávamos fundeados na Baía de Guanabara, recém-chegados de Paranaguá, com somente o quarto de serviço a bordo (que era bastante reduzido). Na época a ponte Rio-Niterói ainda não havia sido nem iniciada, e existiam diversos navios-tanque muito próximos, aguardando a vez para receber o carregamento de combustível no TEMAN. Eis que começou a soprar um vento de grande intensidade, proveniente do fundo da baía, e alguns dos navios pareciam apresentar tendência a garrar. Como um "flash", passaram pela minha cabeça as recomendações sobre o filame adequado, profundidade e tença do fundeadouro, catenária da amarra, etc., do livro Arte Naval do Comte. Maurílio Fonseca. O CANDEIAS e o navio mais próximo começaram a girar, só que em

sentidos opostos – um no sentido horário, e o outro no anti-horário. Quando eles se cruzaram, o movimento relativo entre as duas embarcações dava a impressão de uma colisão iminente. Acionado o "quarter master" (na época, contramestre na Marinha Mercante era chamado de "quarter master"), foram arriados mais dois quartéis de amarra, suficientes para manter o navio seguro no ancoradouro.

Passado o susto, ficou aí mais uma lição para o Guarda-Marinha: navio fundeado não significa descanso para o pessoal de serviço. Muito pelo contrário, essa situação requer constante atenção, inspeções frequentes em todo o navio, e especial cuidado com os equipamentos e condições de fundeio.

Curiosidades

- O CANDEIAS – Era um navio novo (dois anos de vida) e muito bem conservado, semelhante ao NT MARAJÓ, sendo a maior diferença, já citada, a ausência dos dispositivos para transferência de óleo no mar. Chamava a atenção também o tamanho enorme da Câmara do Comandante, explicado pela possibilidade dos comandantes viajarem com a família a bordo, o que para nós sempre parecia estranho. Registramos também a atuação comercial dos comandantes, principalmente nos navios de carga geral.

- Como funcionava – A operação do navio constituiu para nós um interessante aprendizado, já que muitas atividades eram diferentes das praticadas na Marinha de Guerra. Começamos pelo despacho do navio na Capitania dos Portos, com a apresentação do Rol de Equipagem, seguido dos procedimentos administrativos junto às agências que representavam a FRONAPE nos portos de destino. Tudo novidade. Os tripulantes embarcavam e desembarcavam com a maior facilidade, bastando uma simples anotação em um tipo de carteira de trabalho simplificada. Idênticos procedimentos sumários eram utilizados para transporte de tripulantes de outros navios, atendendo a necessidades administrativas do armador. E as tripulações eram bastante reduzidas em relação ao que estávamos acostumados em navios de guerra, por motivos óbvios.

- Perder o Navio – Fizemos também algumas descobertas interessantes, sob o ponto de vista disciplinar, e diferentes das práticas em vigor na Marinha de Guerra: o tripulante que perdesse o navio era automaticamente despedido por justa causa, independente do motivo (doença, falta de transporte, acidente, etc.). Por outro lado, podia tranquilamente chegar a bordo bêbado e carregado, sem nenhum tipo de sanção, fato que tivemos a oportunidade de presenciar em várias ocasiões. Essas regras explicam, de certa forma, a enorme quantidade de caíques que existiam, antigamente, no cais da Praça XV e adjacências, utilizados para transportar tripulantes atrasados para os navios fundeados na Baía de Guanabara. Era um negócio realmente próspero.

- Qualificação do Pessoal – Outra constatação que chamou nossa atenção foi o grau de qualificação dos tripulantes de nível mais baixo: o ajudante de cozinha do CANDEIAS era analfabeto e assinava documentos apondo sua impressão digital, embora percebesse vencimentos ligeiramente superiores aos de um Guarda-Marinha, em janeiro de 1963.

- O Caso do Áurea Conde – O NM Áurea Conde foi um dos navios guarnecidos por tripulação da MB durante a Operação GREVEMAR, quando teria acontecido um caso bastante bizarro, protagonizado por colega nosso da Turma Eco. Segundo comentários, o oficial teria surtado durante uma viagem, e da Estação-Rádio do navio entrou na rede de comunicações com incrível prática de "indisciplina na fonia", tipo: *"Aqui Áurea Conde, filho da ..@*#%!..., vão tomar ..!$*@...., quá, quá, quá.."*. Aparentemente, seria o único caso de sabotagem ou indisciplina praticado não pelos grevistas, mas pelos interventores! Não sabemos os desdobramentos desse caso, mas a verdade é que o Áurea Conde era mesmo azarado. Construído em 1947, o navio, ex-sueco Havbris, foi adquirido em 1951 por um armador de Santos para ser utilizado, originalmente, no serviço de cabotagem na linha Santos – Porto Alegre. Em 1964, quando fundeado na barra de Necochea, Argentina, aguardando para embarcar trigo, uma súbita tempestade rompeu as amarras e jogou o navio intacto na praia. Após sucessivas e fracassadas tentativas de resgate, o navio teve o inglório destino de ser abandonado e posteriormente desmontado no próprio local.

▪ O Dia em que o Comandante perdeu a Paciência – Para entrarmos em Itajaí, necessitávamos de um prático da barra e um prático do rio, já que o navio entrava várias milhas pelo Rio Itajaí até atracar no terminal de combustíveis. Certa feita, o prático da barra não se encontrava no local determinado, e o navio teve que fundear e aguardar sua chegada. Passado algum tempo e como o prático não aparecesse, o Comandante Tarrisse, normalmente tranquilo e cordato, perdeu a paciência e mandou o navio suspender e demandar imediatamente a barra. Surpreendeu-nos não só a cara amarrada do Comandante como a alta velocidade com que o CANDEIAS entrou na barra e prosseguiu até receber o prático do porto, quase junto ao terminal; e também o "fino" que tiramos das pedras que compunham os molhes. O fato é que em tempo recorde estávamos atracados no terminal e iniciando a descarga do combustível, quase sem utilizar os serviços dos práticos. Permanecia, no entanto, a pergunta: como o Comandante assumiu os desnecessários riscos envolvidos com a manobra de um navio totalmente atestado de combustível, sem prático e num local de difícil acesso? A resposta só surgiu alguns dias depois, quando o CC Tarrisse, com a maior naturalidade, comentou que recentemente havia participado dos levantamentos para confecção da carta náutica do porto de Itajaí, no NHi Taurus. E aí viemos a saber que o Comandante conhecia, como a palma de sua mão, cada centímetro do canal de acesso do Rio Itajaí, desde a barra até os berços e terminais do porto. Consta que o trabalho teria sido tão bem executado que valeu sua indicação para a viagem de instrução no Custódio de Mello.

Considerações Finais

A primeira lição aprendida foi a de que "Licença é, realmente, concessão do Comandante". Isso porque havíamos chegado de uma viagem de mais de cinco meses de duração, e passadas duas semanas estávamos novamente no mar, em condições absolutamente imprevistas e sem data marcada de regresso.

A segunda, de que o bom planejamento é fundamental para o sucesso de uma operação militar. No meu entendimento, e reconheço não dominar bem o tema, essa operação foi muito bem-sucedida –

impediu que o país parasse, abortou a tentação de aderir à greve por outras categorias profissionais, foi firme sem apelar para violência, e acabou tendo granjeado para a MB respeito e consideração dos próprios marítimos.

Navio Propaneiro "PETROBRÁS NORTE"

Milton Xavier

O navio em que embarquei foi o "PETROBRAS NORTE" que transportou gás de cozinha da refinaria em Salvador, para Itajaí e Porto Alegre, atividade indispensável à vida do país. De Porto Alegre, regressamos ao Rio de Janeiro.

Desconheço outros detalhes operacionais da GREVEMAR. Ao término da mesma, fomos recebidos pelo presidente da FRONAPE, o Comandante Pavan, que muito elogiou a atuação da Marinha. O Brasil entraria em colapso caso fosse interrompido o transporte de combustível derivado do petróleo, inclusive o gás de cozinha de uso doméstico.

Concordo inteiramente com as lições aprendidas desse episódio da vida nacional, mencionadas pelo colega Ozório. Minha família e minha namorada moravam em Campanha, no Sul de Minas, e só consegui revê-las no último dia do ano, durante doze horas, entre duas viagens de oito horas de ônibus noturno.

Ganhamos o respeito dos marítimos, em razão do nosso tratamento humano e justo. Seria impossível movimentar os navios caso a greve se estendesse ao pessoal subalterno. Nosso soldo era baixo, comparativamente ao da Marinha Mercante, porém, cabe perguntar: quantos brasileiros, normais, estão dispostos a permanecer 250 dias por ano, distantes de suas famílias? Até hoje, quem ganha muito comparativamente ao esforço profissional são os práticos, e a legião de funcionários do Congresso.

Desde aquela época formei o conceito de repúdio a qualquer greve que faça refém a população. No ano de 1963, ocorreram dezenas de graves, a maioria delas de natureza política.

Em tempo: quanto ao texto do colega Ozorio, registro minha profunda admiração pelo Comandante Maurice Lucio Tarrisse da Fontoura, meu chefe na DHN e no NOc Almirante Saldanha.

NM "MAUÁ"

Giffoni

Após o retorno da Viagem de GM, nos concentramos no CIAW, em 17/12/1962, para guarnecer os navios da Marinha Mercante que estavam em greve (GREVEMAR).

Como muitos da nossa turma, fui designado para Belém. Lá, me mandaram para o NM "MAUÁ", navio de passageiros do Lloyd de cerca de 12 mil tons com 100 passageiros a bordo.

No dia 05/01/1963, o 4º DN desembarcou vários oficiais e praças, entre eles o Nunes Leão, permanecendo somente eu, um Suboficial e 12 praças a bordo. O navio encontrava-se impossibilitado de viajar por problemas nas máquinas, que foram sabotadas pelos grevistas. Fato marcante o amor que o Comandante do Lloyd tinha pelo seu navio, me convidando quase todos os dias para com ele jantar, no afã de se manter informado de todos os detalhes técnicos e administrativos que ocorriam no tumulto da Greve. Creio que seu nome era Freitag, um grande exemplo profissional.

Surpreendente para mim, Guarda-Marinha recém promovido a 2º Ten, ter sido nomeado por Portaria, Comandante Militar do NM "MAUÁ" de 05/01/1963 a 05/02/1963, tendo me feito ao mar, por 2 longas horas ao ter que mudar de cabeços, no cais de Belém, com auxílio de 2 rebocadores.

Creio que, cronologicamente, fui o primeiro componente da Turma Quevedo a ser nomeado por portaria comandante de navio no mar (rio). Só descobri esse fato quando, seis meses depois, em Natal, consequência da "Guerra da Lagosta" foi publicado e lançado em minha caderneta-registro.

NM "MAUÁ"

Ronaldo Schara

Nos primeiros dias de janeiro de 1963, fui designado para ser fiscal de prova para os exames para o Colégio Naval, que eram realizados no CIAW.

No dia 8, após a realização das provas, durante o almoço, fui avisado de que deveria ir em casa pegar roupas pois iria embarcar à noite para Belém, PA, para guarnecer um navio mercante. Me disseram que era coisa de poucos dias e não precisava levar muita coisa porque a greve não iria durar muito tempo. Assim fiz. Levei uma mala de mão com três ou quatro mudas de roupa e uniformes. Despedi-me de meus pais e da namorada e voltei ao CIAW, e dali fui para a Base Aérea do Galeão, para ser levado a Belém junto com outros colegas.

Ao chegar lá, fui designado para embarcar no navio misto, de carga e passageiros, "MAUÁ", do Lloyd Brasileiro. O Comandante era o CC Victor Alberico Boisson. Os GMs Giffoni e Nunes já estavam a bordo.

Fiquei em Belém até 13 de fevereiro de 1963 sofrendo com a total falta de informações, chegando ao ponto de ter recebido ordem para embarcar num navio que iria para os Estados Unidos.

Estávamos em Belém. Em pleno verão. Havia levado muito pouca roupa e nenhum casaco. Telefonei para o meu pai e pedi que me enviasse pelo correio, o mais rápido possível, a minha japona, o sobretudo e o jaquetão. A roupa mais abrigada que tinha era o cinza com paletó. E quando chegou a minha roupa, a ordem foi cancelada!

Não tínhamos nada a fazer no "MAUÁ", que fora sabotado e não podia navegar. Fiquei em Belém até o final da greve e não fiz um só dia de mar. Não são boas as minhas recordações da GREVEMAR, exceto pela oportunidade de passar um mês em Belém, estreitando os laços de amizade com o Giffoni e o Nunes, e sem ter muito o que fazer.

NM "LOYDE NICARÁGUA"

Ferreira Alves

Embarquei no "LOYDE NICARÁGUA" junto com o Thys. A carga era de café e pegaríamos cacau em Ilhéus, com destino a Nova Iorque. O navio parecia ter sido sabotado, pois uma caldeira vazava até apagada. O diesel estava contaminado com água, o que fazia com que o diesel de emergência "apagasse" com frequência, parando as ventilações e pondo em risco a carga de café. O pessoal da máquina suou para fazer o navio suspender, mais ou menos 20 dias, e fomos para Ilhéus com apenas uma caldeira, a oito nós.

Passamos vários dias fundeados, recebendo cacau de barcaças e ficamos sem água, que nos foi fornecida por rebocador destacado para nos prestar socorro. Ao chegar a Salvador, providenciamos reparos na base e, quando o navio ficou pronto, a greve acabou e os tripulantes embarcaram.

NAVIO PROPANEIRO PETROBRÁS SUL

Saint Edmond

A chegada do NE Custódio de Melo ao Rio, concluindo a viagem de instrução de Guardas Marinha do Corpo da Armada, em 15/12/1962, coincidiu com a Operação GREVEMAR, coordenada pela MB para guarnecer os navios mercantes com pessoal militar da Marinha, garantindo assim sua operação em virtude da greve deflagrada.

Os GM recém-chegados foram então aproveitados para suprir as faltas de oficiais nos mercantes, sendo destacados no CIAW aguardando embarque.

Assim, dia 27/12/63 lá apresentei-me e dois dias depois estava a caminho de Santos, designado para o navio propaneiro PETROBRAS SUL, navio transportador de gás liquefeito, juntamente com nosso colega, de saudosa memória, Sergio Nunes de Azevedo.

A viagem para Santos foi em viatura oficial, dirigida por um Cabo, transportando além de nós dois um Capitão de Corveta designado para outro navio; foi uma viagem cansativa, partindo do Rio depois de 1700h, seguindo pela antiga Rio–São Paulo e sem se saber ao certo como ir para Santos; o Cabo motorista, exausto, cochilou ao volante e por pouco não capotamos, quase no destino, servindo o susto para espantar o sono.

O PETROBRAS SUL estava atracado ao cais no terminal petrolífero; era um navio de médio porte, bom aspecto externo, boas acomodações, com três tanques a vante do passadiço e três a ré, acima do convés principal e mais tantos abaixo, não visíveis.

Fomos muito bem recebidos pelo Comandante Militar do navio, CC Osmar Paiva, oficial hidrógrafo, bem como pelo Imediato, CT Ademar Garcia de Paiva Filho, oficial maquinista, conhecido por ser casado com uma ex-miss Brasil.

A tripulação incluía o Oficial Radiotelegrafista e o Comissário de Bordo, ambos da Marinha Mercante, o Mestre do Navio e os marinheiros de convés, pertencentes aos sindicatos não grevistas; todo o pessoal de máquinas era de nossa Marinha e provou enorme competência, corrigindo manobras de válvulas propositalmente deixadas incorretas.

Fui designado Primeiro Piloto e o Sergio, Segundo Piloto; fomos avisados que o navio suspenderia no máximo em dois dias com destino a Salvador, Bahia, para receber gás em Madre de Deus e que nos preparássemos para realizar navegação astronômica diariamente, crepúsculo matutino, vespertino e reta do Sol ao meio-dia.

Passamos então a conhecer o navio por dentro; logo no passadiço deparamos com um painel bem grande onde se viam três fileiras de lâmpadas, duas de lâmpadas brancas e uma de lâmpadas vermelhas, indicando respectivamente proporções de 20%, 40% e 60% de concentração de gás em cada compartimento do navio; eram os alarmes de vazamento de gás, sendo que o de 60% indicava perigo iminente de explosão, acionando também uma formidável sirene ouvida em todo o navio. Além do painel, havia na antepara de ré do passadiço um conjunto de manômetros ligados aos tanques de gás para controle da pressão em cada um deles; por incrível que

pareça, os tubos que os ligavam aos tanques foram degolados em uma reforma do passadiço e os manômetros serviam apenas de enfeite.

Outro aspecto preocupante era a não estanqueidade das partes habitáveis; o navio, como ficamos sabendo, construído na Alemanha, originalmente contava com portas estanques de acesso aos compartimentos habitáveis, substituídas posteriormente por portas de madeira, não estanques, sob a alegação de proporcionarem mais conforto, diminuindo o calor nas partes habitáveis; o fumo era terminantemente proibido pelos alemães, porém foi permitido posteriormente nos camarotes, comprometendo mais ainda a segurança.

Quanto à navegação, verificamos que não havia agulha giroscópica, ela estava em reparos na Alemanha; a agulha magnética não possuía curva de desvios; os modelos para cálculos de navegação astronômica eram inexistentes e as tábuas HO eram de um tipo com o qual não havíamos lidado; diante de tal situação só nos restou recordar intensivamente tudo que aprendemos de Astronomia e Navegação Astronômica, o que nos deu inteira confiança e nos permitiu realizar os cálculos astronômicos com precisão.

As observações das estrelas, por sua vez, ficaram com o Comandante, que fazia questão de usar o sextante e registrar a hora.

Na véspera do navio suspender o anterior comandante foi abordo prestar informações ao CC Osmar Paiva; frisou que nas operações de carga e descarga de gás os vazamentos são normais, nunca ultrapassando 40% em alguns compartimentos e que o acionamento dos exaustores do navio é o suficiente reduzir e eliminar os vazamentos; alertou que o nível de 60%, se atingido, significava risco de explosão e que nunca tinha passado por tal situação, extremamente perigosa.

Dia seguinte, pela manhã, suspendemos com destino a Salvador; viagem tranquila apesar das deficiências e dificuldades da navegação; surgiram ao longe, no litoral da Bahia, duas trombas d´água de assustador aspecto, felizmente bem distantes.

Após quatro ou cinco dias de mar, não me recordo, chegamos ao nosso destino, atracando em Madre de Deus depois de cruzarmos a Baia de Todos os Santos para o recebimento do gás liquefeito. O Mestre, excelente profissional, era o responsável pelo carregamento e permaneceu a bordo até o final da faina, restando-lhe pouquíssimo tempo em terra após dois dias de muita preocupação com a carga.

Carga completada, procedimentos burocráticos cumpridos, suspendemos com destino a Buenos Aires para descarregar a carga embarcada; o cheiro de gás dominava o navio, gerando preocupação. Mal desatracamos e as luzes do painel começaram a acender, indicando baixa concentração de 20%, nada de anormal; no entanto, à medida que navegávamos, além de todos os compartimentos apresentarem 20%, as luzes de 40% também foram acendendo, ordenando então o Comandante que os exaustores fossem acionados; mesmo com eles funcionando, as concentrações foram aumentando e de repente, acenderam várias luzes de 60% e a sirene funcionou com um som estressante; a esta altura, o navio estava na Baia de Todos os Santos.

O Comandante, prevendo o pior, deu ordem de guinar noventa graus a boreste para que o navio explodisse longe dos navios fundeados; o clima no passadiço era o pior possível, já dando adeus a nossas vidas; o timoneiro era um marinheiro mulato e ficou branco de pavor.

A guinada foi o que nos salvou, pois o vento relativo, até então zero, varreu o gás acumulado e a situação rapidamente se normalizou; foi um grande susto.

Daí em diante a viagem transcorreu normalmente até a altura do farol de São Tomé, quando, no crepúsculo vespertino, os cálculos de navegação registraram o ponto em terra, para surpresa geral; o CC Osmar Paiva, homem muito forte e sempre tranquilo, deu um murro na mesa de navegação extravasando sua indignação; Sergio e eu refizemos todo o cálculo e nenhum erro foi encontrado de nossa parte, indicando algo incorreto ocorreu na fase de observação, o que ele não aceitava; o resultado é que ficamos sem o ponto.

Para completar, o vento rondou lançando fagulhas do motor para cima dos tanques de gás, obrigando a uma mudança de rumo

que levou o navio para leste, afastando-se da costa; o Comandante "cuspia fogo" e, prudentemente, Sergio e eu nos afastamos, e fomos jantar.

A situação parecia ter se normalizado, o navio voltado ao rumo anterior quando, pouco depois de meia noite, a rede de abastecimento de gás apresentou vazamento, inundando o navio com forte cheiro; o Mestre e sua equipe foram acionados e trabalharam duro até pouco depois de seis horas da manhã, quando conseguiram estancar o vazamento; novamente aumentou a concentração de gás e, com ela, o risco de explosão.

O Comandante, então, participou o ocorrido à Capitania do Rio e à Petrobras, manifestando sua decisão de arribar par que os reparos necessários fossem realizados com urgência, o que de fato aconteceu.

A estimativa de tempo para o reparo foi de vinte dias, para mim de extrema felicidade, pois estava com o casamento marcado par o dia 25 de janeiro, permitindo-me casar e gozar a licença de gala; o regresso para bordo após a licença coincidiu com a prontificação do navio e no dia seguinte o navio suspendeu para Buenos Aires.

Durante a travessia o Comandante recebeu ordem de atracar em Itajaí para que a tripulação da Marinha Mercante embarcasse em virtude do término da greve.

A passagem ocorreu da melhor forma possível, permitindo alguns dias em Itajaí, após o quê todos regressaram ao Rio, terminando o destaque em 19/02/1963.

Missão cumprida.

NT PRESIDENTE DEODORO

Wegmann

No dia 31 de dezembro, no CIAW, fui escalado para uma Guarnição que embarcaria num mercante atracado no píer do Rio de Janeiro.

Bem cedo saímos e ocupamos o navio. Os Oficiais se reuniram na Câmara e o Comandante perguntou qual era o Oficial mais moderno. Eu era o único Guarda-Marinha o que não deixava dúvidas. O Comandante mandou que eu reunisse a tripulação na popa e passasse suas ordens. Visitei todos os camarotes e marquei a reunião para 15 minutos mais tarde. Como ninguém comparecesse, visitei novamente os camarotes e transmiti as ordens para cada um.

Aliviado retornei à Câmara e dei o pronto ao Comandante. Quando ia me retirar, escutei sua voz: "Imediato quem é o Oficial mais moderno?" A resposta veio de pronto: "Guarda-Marinha WEGMANN" E novamente aquela voz rouca: "Está de serviço hoje, 31 de dezembro". Num navio em que eu não conhecia ninguém.

Todos se retiraram e eu fiquei na Praça d`Armas rezando para que nada acontecesse. Por volta das 18 h adentra o navio um senhor baixinho, bufando, botando fogo pelas ventas e gritando que seu navio não aderira à greve. Levei uma bronca daquelas e, pela primeira vez, entendi o que era um armador. Ligamos para o Comandante, e recebemos a ordem de nos apresentarmos ao CIAW no dia 2. Entre mortos e feridos até que não foi ruim. O quarto de serviço passou o "réveillion" em casa.

Dois dias após nossa apresentação, fomos designados para um navio que se encontrava em Santos. Embarcamos num ônibus velho do Primeiro Distrito e seguimos para nosso novo destino. Na Serra das Araras, o veículo apresentou um defeito. Estacionamos num posto de gasolina, desses que possuem restaurante. O motorista mergulhou embaixo da viatura e iniciou o reparo. Mas o tempo passava e nada. Por volta de 11:00h o Comandante chamou o Imediato e autorizou um lanche para a turma. Pão, queijo, presunto e café.

O motorista trabalhando e nada. Por volta de 15:00h o comandante reuniu-se com o Imediato e autorizou um almoço simples. Arroz, feijão, bife e fritas. Ah, e um refrigerante.

Por volta de 16:00h ou 17:00h o ônibus ficou pronto. O Comandante chamou o Imediato e deu sua ordem. "Viatura pronta. Embarque o pessoal, pague a conta e vamos embora". O Imediato ficou branco e respondeu: "Com que dinheiro?".

Passados tantos anos, ainda me lembro da fisionomia incrédula do dono do restaurante. Nós estamos falando de 1962/1963, quando as Forças Armadas ainda não tinham adquirido credibilidade hoje existente. Após os pedidos de desculpas e as promessas de pagamento futuro, seguimos viagem.

Chegamos a Capitania de Santos por volta de 21 horas. O comandante se apresentou e chamou o militar mais antigo. Um Sargento, muito educado, compareceu ao local e indagou se precisávamos de algo. O Comandante explicou a situação e comentou: "dormiremos aqui hoje e nos apresentaremos amanhã no navio". O Sargento respondeu incrédulo: "Aqui aonde?".

A Capitania dos Portos, naquela época, era uma casa normal. A tripulação apresentada girava em torno de 30 homens.

Bem depois que fizemos o reconhecimento do local, o Comandante tomou sua decisão: "Os Oficiais vão dormir nessa sala". Nós éramos 6 ou 7.

Quando era CT comecei a ter um problema de coluna, que não permitia sequer colocar um sapato. Até hoje suspeito que foi o sofá em "L" que sobrou para mim. Era o tal do "mais moderno".

No dia seguinte o Coutinho (João Alberto Ribeiro Dale Coutinho) me procurou e falou baixinho "Veio um Oficial da Capitania atrás de dois Oficiais para um petroleiro que está atracado aqui em Santos. Vamos nos oferecer porque esse que nós estamos é a maior furada".

Assim, Coutinho e eu embarcamos no Presidente Deodoro, na época conhecido como um superpetroleiro. O navio era comandado pelo CC Francisco Matos, um HN da melhor estirpe. Fui recebido como um guarda-marinha que precisava ser adestrado. Passei a

acompanhar os outros Oficiais de Serviço e o comandante sempre se preocupava comigo. Estava sempre de bom humor e fazia suas brincadeiras. Uma vez no passadiço, no quarto das 20 às 24 horas eu acompanhava um Oficial, duas turmas acima da minha. Prestava atenção a tudo que se passava ao meu redor. Prestava atenção, sem demonstrar interesse, ao que conversavam.

Em dado momento o OS perguntou ao Comte. "O navio com gás, quando recebe a carga, sua linha d´água sobe?" Fingindo desinteresse fiquei esperando a reposta. A noite estava linda e o céu bem estrelado. O Comandante respondeu; "claro". E apontando para as estrelas completou. "Ainda pouco passou um por ali". Fiquei aliviado por não ter sido o autor da pergunta.

De Santos seguimos para São Sebastião. Eu dera o quarto de 00:00 às 04:00. Após o almoço me recolhi ao camarote e dormi. Por volta de 18:00 fui acordado pelo Ten. COUTINHO, sugerindo que fossemos a Ilha Bela, um local turístico que eu não conhecia. Por volta de 19:00 pegamos um Ferryboat e nos dirigimos ao local. Atravessamos o canal e o Coutinho, mais experiente, se aproximou do Mestre da embarcação e perguntou: "qual o horário da última lancha?". A resposta foi seca: "Essa foi a última lancha".

Tentamos de todos os meios uma embarcação para o regresso ao navio. Como não conseguimos procuramos uma pousada para dormir. A que escolhemos, me recordo, recebeu durante vários anos, segundo a proprietária, o escritor britânico Richard Liewellyon, autor do livro "Como era verde meu vale".

Por volta de 04 horas fomos para o cais e conseguimos uma traineira que nos levou até o navio, com o prático já a bordo. Na ilha só conhecemos a pousada.

De São Sebastião seguimos para o Rio de Janeiro. Há meses no navio não vinha ao Rio e a tripulação se mostrava bem confiante e alegre com o fato, pois a maioria morava na cidade.

Na entra da Baia recebemos o prático e nos dirigimos para o ponto de fundeio. O navio era muito grande e eu fiquei imaginando se ele tocaria a Fortaleza de Santa Cruz.

Fundeamos, o prático se retirou e o Comandante nos reuniu na Praça d`Armas e deu suas Ordens.

O regresso seria às 8 horas e após a entrada do prático, seguiríamos para o Terminal. O Oficial de Serviço (quem? quem?) deveria ter o navio pronto às 07:30. Normalmente eu procurava me aconselhar com os Tenentes Coutinho e Ney Dantas, mais experientes e os únicos que eu conhecia por serem contemporâneos da Escola Naval. Coutinho, mais experiente, me aconselhou "É bom saber como proceder, caso o prático chegue antes". Fomos ao Imediato, que me acalmou: "Não tem problema. Os práticos são experientes. Inclusive tem vários oficiais da reserva no quadro. Um deles é comandante Adauri, que foi professor da EN" Não deu outra. Às 07:30 recebo o prático. Quem? O Comandante Adauri. Ele subia rápidas as escadas, dando suas ordens: "ligue os motores", "prepare o navio", "vamos para o terminal", etc.…

Mal suspendemos, se aproximou a lancha com os oficiais e praças. No bico de proa o Comandante Francisco Matos gesticulando, quase caindo na água. Após embarcar, ainda a paisana no passadiço, deu sua bronca no O.S. (quem?) e no prático: "Esse é um navio de guerra. Não sai sem o Comandante". E por aí foi. O prático, bem mais antigo, nada falou e muito menos eu.

Após a atracação e a saída do prático, o Comandante me chamou ao passadiço, comentou meu erro de suspender o navio sem o Comandante e enumerou os problemas que poderiam ocorrer com essa decisão errada. O Imediato a seu lado foi incapaz de assumir a culpa.

Após esses 4 ou 5 dias tumultuados e repletos de erros, seguimos viajem para Bahia, Pernambuco e Venezuela sem que outras falhas ocorressem.

No começo dessa narrativa citei que esse embarque tinha sido importantíssimo para mim, porque for influência do Comandante escolhi a Hidrografia como especialidade e fui servir no NF Bonifácio, onde estavam o Coutinho e o Ney Dantas.

Ao longo de minha carreira fui assistente dos Comandantes do 1º Distrito, do ComemCh e do Secretário Geral da Marinha. Li e ouvi

muitas Ordens do Dia onde era normal que escrevessem "se começasse de novo, faria exatamente o mesmo que fiz até hoje". Quando passei para reserva, em minha Ordem do Dia não repeti essa frase. Cometi muitos erros e injustiças e certamente os evitaria. Mas coloquei, conscientemente, que optaria pela Hidrografia novamente.

Um Navio Tanque da Petrobrás

Esteves

Chegando da viagem de GM fomos todos guarnecer os navios da Marinha Mercante, pois estavam em greve.

Fui designado para um Navio Tanque da Petrobrás que transportava gasolina no trecho Rio Grande a Porto Alegre – RS.

Ao chegar, nos encaminharam para a Capitania dos Portos de Porto Alegre onde fomos recebidos pelo Delegado da Capitania, que nos deu um panorama da situação, nada calma, pois os grevistas não aceitavam o comando pela MB e ameaçavam incendiar o navio.

Em seguida houve uma reunião entre o Capitão dos Portos e o Comandante da Mercante que estava no comando. Pude perceber que se tratava de um Oficial da MB na reserva.

Foi fácil perceber isto, pois embora a reunião fosse às portas fechadas no Gabinete, os gritos do Capimar eram claramente ouvidos. Entendi que ele não aceitava que o Comandante do Navio, sendo egresso da MB, aderisse à greve. Não me lembro se ele foi preso, mas a discussão foi ruidosa.

Fomos para o navio, com alguns FNs e, realmente, alguns marítimos estavam no cais em atitude agressiva.

Mas, tudo foi se acalmando, alguns foram voltando para bordo e aos poucos as viagens voltaram ao normal.

Um complicador foi que a Praticagem também estava em greve e, sem prático na Lagoa dos Patos, encalhamos algumas vezes, mas sempre saímos bem.

Foi um uma experiência muito boa, inclusive profissionalmente, porque nos possibilitou, logo no início da carreira, uma visão da Marinha Mercante.

Navio Mercante CABO DE SANTA MARTA

Antonio Fernandes

O navio pertencia ao Lloyd Brasileiro, foi comandado pelo Capitão de Corveta Francisco Magaldi. O colega Rubens Peach Bravo embarcou comigo. Suspendemos do porto do Rio de Janeiro para fazer a linha Sul dos EUA. Após escala em Cabedelo – PB, seguimos para os portos de Galveston, Beaumont, Lake Charles e New Orleans, nos EUA, e Tampico, no México. Retornamos ao Brasil com escala em Salvador e Rio de Janeiro.

A viagem durou três meses, provavelmente a mais longa da operação GREVEMAR.

Navio Petroleiro PRESIDENTE GETÚLIO

Benttenmuller

Embarcamos em dezembro de 1962 no Navio Mercante Petroleiro PRESIDENTE GETÚLIO, na época pertencente a empresa estatal FRONAPE, para exercer a função de Primeiro Piloto. Tivemos apenas 48 horas para sair com o navio após o embarque. A tarefa seria impossível sem a colaboração da tripulação, à qual conseguimos conquistar. E assim passamos a suprir o petróleo entre o Terminal de Madre de Deus na Bahia e o de São Sebastião na Ilha Bela, em São Paulo, durante cerca de três meses.

O navio só passava 48 horas para carregar e descarregar nos terminais, única folga que tínhamos nesse período. Como primeira experiência de trabalho foi interessante, pela grande responsabilidade atribuída, pois dávamos serviço sozinhos, o navio tinha 33.000

toneladas e foi construído no estaleiro Verolme, na Holanda, em 1959.

Nossa primeira tarefa assegurara assim o abastecimento de combustível para o País com reflexos em sua economia, notadamente nos transportes, e nela tivemos o primeiro desafio constituído da conquista da simpatia do pessoal subalterno da Marinha Mercante, num tempo recorde, de forma que pudéssemos tocar o barco guarnecido por equipes sólidas, elemento fundamental para condução de qualquer navio. Pelo desempenho fomos agraciados com um elogio do Ministro da Marinha.

NM CURITIBA

Antonio Louro

Como a grande maioria dos colegas da Turma Quevedo, fui designado, logo que chegamos de volta da nossa viagem de instrução, para guarnecer um navio mercante. Os Oficiais da Marinha Mercante estavam em greve e, por conseguinte, vários navios estavam parados em diversos portos.

Coube-me participar da guarnição militar do NM "Curitiba", atracado no porto de Paranaguá.

Eu era o mais moderno da guarnição militar, recém-chegado da viagem de instrução. O Comandante, um Capitão-de-Corveta, do qual não me recordo o nome, designou-me Encarregado de Navegação.

Por sorte minha, o oficial da Marinha Mercante, Encarregado de Navegação, era solteiro (ou separado?) e morava a bordo. Estava em greve, mas não saiu de bordo. Comia, lia e dormia. Saía às vezes de bordo "para espairecer" (segundo ele). Era um boa praça, "bon vivant" e sempre pronto para ajudar. Pedi-lhe que corresse comigo ao passadiço, o camarim de navegação, etc.

O resultado dessa inspeção foi alarmante. O radar não funcionava há meses, o navio não tinha sextante, a agulha giroscópica estava avariada e o "boa praça" não sabia há quanto

tempo, a agulha magnética não tinha sido aferida, as cartas náuticas eram muito antigas e desatualizadas. E por aí vai!

Dei ciência ao Comandante da situação. O Comandante acionou a Companhia do navio e exigiu que as falhas fossem sanadas, sem o que não suspenderia com o navio.

Não precisa ser dito que nada foi providenciado!

NM SIDERÚRGICA NOVE

Almeida

Guarneci o navio transportador de carvão, do porto de Vitória – ES, com destino ao porto de Imbituba, em Santa Catarina, onde abastecemos de carvão destinado à Companhia Siderúrgica Nacional, e o descarregamos no porto de Vitória. O comandante do navio era o CF Luiz Aureliano Castilho.

NM ROSA DA FONSECA

Moura

Guarneci o ROSA DA FONSECA, o mais moderno e o principal navio de passageiros do Lloyd Brasileiro. Nosso comandante foi o CF Gabriel Skinner Filho. Os Oficiais da Marinha Mercante decidiram suspender a greve e reocuparam o navio, pelo que não viajamos. Isto ocorreu em alguns outros navios. Assim a ação da Marinha teve um efeito dissuasório daquele movimento grevista.

NM JACHUY

Winklewski e Cardoso

Em janeiro de 1963, fui promovido a Segundo-Tenente. Ato contínuo, fui designado para a Esquadra e destacado para o CIAW

(Centro de Instrução Almirante Wandenkolk). De lá, a MB coordenava a Operação GREVEMAR, designando Oficiais da Armada para guarnecer navios mercantes, na medida em que iam sendo paralisados. No início, a designação dos oficiais da MB para as diversas funções de bordo obedeceu a critérios normais, mas, à proporção que o número de navios aumentava e a disponibilidade de oficiais diminuía, os critérios iam sendo modificados, passando-se, inclusive, a convocar os novos oficiais, recém-chegados da viagem de instrução, para ocupar funções antes destinadas a oficiais de maior graduação e experiência. Foi, por exemplo, o que aconteceu comigo, designado para ser Imediato de um navio graneleiro de porte considerável, o NM JACUHY; para Comandante, foi designado o Capitão-Tenente Cunha, aviador naval, lotado em São Pedro d'Aldeia. Nosso colega Ronald Cardoso, Segundo-Tenente, assim como eu, completava o minúsculo grupo de oficiais responsáveis pela operação do navio.

Reunidos os três oficiais, apresentamo-nos (o Ronald e eu) ao nosso Comandante e com ele combinamos a viagem a Cabo Frio, a fim de assumirmos nossas funções no NM JACUHY, o qual nos aguardava, fundeado, em Arraial do Cabo. Eu era o maior interessado em conhecer logo o navio, uma vez que a mim foi atribuída a responsabilidade pela navegação. Chegamos à noite e, no dia seguinte, após a inspeção, a grande surpresa: o único equipamento de navegação disponível era uma velha agulha magnética. Está certo que a nossa navegação seria costeira, pois a missão seria levar o navio a Recife, com uma escala no Rio de Janeiro. Mesmo assim, não seria tarefa fácil fazer uma navegação estimada sem aquilo que considero básico: radar, ecobatímetro e hodômetro. Como não poderia deixar de ser, a viagem foi marcada por algumas surpresas e sustos. Por exemplo: pelo fato de o navio estar totalmente descarregado e ser muito lento, sofria muito o efeito dos ventos e das correntes, frustrando, de início, todas as tentativas de estimar a posição do navio. Com certeza, esses problemas, que nos surpreenderam e nos colocaram em risco, eram bem contornados pelos oficias "titulares" que, além de conhecerem bem as características e limitações do navio, já tinham repetido a mesma viagem dezenas de vezes. Apesar de todos os percalços, cumprimos

bem nossa missão e entregamos o navio "inteirinho" à empresa armadora no porto de Recife: a greve tinha terminado.

NM SIDERÚRGICA 4

Eudes Orléans

Na GREVEMAR coube-me guarnecer o SIDERÚRGICA 4, um dos mais velhos navios do Lloyd Brasileiro. Sua propulsão era a vapor, produzido em caldeira flamatubular (acreditem!), que recebia, como combustível, carvão de péssima qualidade. Metade dele não ficava na grelha. Transportava carvão de Santa Catarina para a Companhia Siderúrgica Nacional.

O Othon (duas turmas acima da nossa) e eu descíamos à Praça de Máquinas, para ajudar os pobres caldeireiros. O navio alcançava a "estonteante" velocidade de 3 nós, com vento a favor.

O navio era imundo, não tinha ar condicionado em nenhum compartimento, nem ventilador nos camarotes! Acho que nunca passou por dedetização, era infestado de baratas! Uma vez, fui acordar o Othon, para serviço, ele estava dormindo só de cuecas (de barriga para baixo) por causa do calor insuportável, tive que espantar umas quatro baratas que passeavam nas suas costas! Acordei-o e lhe disse "OPS!!, Othon como é que você consegue dormir com essas baratas? Aí ele respondeu: "e você acha que eu sou o único? Já espantei várias baratas de suas costas também!".

Os marinheiros não tinham noção de qualquer assunto de Marinharia mas, devido a " grande velocidade do navio", se tornaram ótimos pescadores de dourados! Uma vez, eu estava de pau no passadiço, o Imediato, que não tinha nada que fazer, veio "ajudar "no estabelecimento do nosso ponto astronômico, após o cálculo das retas de altura, se adiantou, e gritou para o marinheiro de serviço: "vai buscar o odômetro!" O marujo foi, e após uns dez minutos, ouvimos um barulho metálico na escada do passadiço, era o odômetro que o cara trazia! (em vez da leitura do mesmo).

Fizemos três viagens trazendo carvão de Imbituba – SC para os portos de Angra dos Reis e Rio de Janeiro.

Importa registrar: Uma tripulação vítima da má administração de uma empresa estatal, a serviço de outra estatal.

NM ITAITHÉ

Destri

Embarquei, juntamente com o colega VEIGA PRADO, no Navio Mercante ITAITHÉ, de transporte de passageiros, pertencente à Companhia de Navegação Costeira. Navio antigo, mas de acomodações confortáveis. Suspendemos do Rio de Janeiro e fomos até Belém. Lá, terminou a greve, e regressamos de avião ao rio.

NM LESTEMAR

Valgas

Após a viagem de Instrução, embarquei no navio mercante LESTEMAR, durante a GREVEMAR, fiz viagens para os seguintes portos: Belém, Maceió e Santos. Em seguida embarquei no CT ACRE e participei da Guerra da Lagosta.

Acreditem, ser rep é um privilégio

Marcello Gonçalves Silva[*]

Que me perdoem os mais antigos, os mais estudiosos e os mais inteligentes, mas vocês não imaginam as vantagens que obtive por ter repetido o primeiro ano do CN, ao final de 1956.

[*] Marcello Gonçalves Silva é empresário de Marketing, advogado e professor universitário.

Nada acontece por acaso. Por ter repetido, ”caí de turma”, como o pessoal fala. Acontece que cair de turma é uma dádiva. Vejamos por que: você não perde os vínculos originais com sua turma de entrada e ganha uma nova turma, que vai te acompanhar pelo resto da vida. Simples, muito simples.

No meu caso, uma vida fora da querida Marinha, sonho de adolescente, no meio dos Anos Dourados, que marcariam a década de 1950, no país de nossos ideais.

Pais, à época, em pleno desenvolvimento juscelinista, a Bossa Nova dando seus primeiros acordes, o Cinema Novo chegando, a indústria automobilística surgindo e as meninas de nossa geração começando a descobrir que um beijo bem dado vale mais do que muita boneca já guardada nos armários da Infância.

Acontece que, quando eu vinha com vocês para a Escola, em janeiro de 59, fui desligado, pois minha visão ultrapassou o limite de correção em dioptrias, como mandava o regulamento. Meu caso foi raro, um caso típico de miopia-astigmática que piorou à medida em que a refração aumentou, superando quatro graus permitidos, com correção, e tive que dar baixa em junho de 59, sem ter cursado o primeiro ano da escola. Parece que o nosso Souza, também da turma Quevedo, logo depois de mim, teria tido um problema igual ao meu, me disseram anos depois.

Mas voltando ao pátio Interno. Repetir o ano foi uma lição de humildade que me abriu os olhos paras as muitas lições similares que teria que aprender. Explico: nunca havia ficado sequer em segunda época no ginásio e passara da primeira vez que tentei. Guaranys e Antônio Louro, meus colegas de São Bento, tentaram juntos comigo e só ingressariam junto com a Quevedo, no ano seguinte.

Vocês, que chegaram em março de 1957, talvez tenham ouvido falar, mas não conhecem detalhes do que acontecera exatamente no inicio daquele ano, por ocasião das provas de segunda época. Vale recordar, e isto vai explicar a grande quantidade de reps no primeiro ano da turma Face, minha turma original da qual “cai” e ficamos juntos.

Qualquer aluno podia ficar em segunda época, no máximo em duas matérias, lembram? Acontece que um rep do segundo ano da turma de 54, iria ser jubilado, porque tinha ficado em mais de duas disciplinas. Sucede que o tal aluno, *please no names,* era filho de Almirante, de brilhante carreira e muito respeitado. Resultado: foi criada uma Portaria aparentemente milagrosa, a famosa "ordem de cima", que permitia que todo aluno poderia fazer segunda época em n-1 matérias.

Imagine a minha alegria e a de muitos outros. Eu tinha ficado em Física com o brilhante Spencer, em Álgebra com o misterioso Wantuil e em Descritiva com o Ovídio. Minhas Férias foram embora, quando soube da oportunidade, encornei muito pra ver se emplacava. Ledo engano: os professores, todos, se sentiram desprestigiados e decidiram que "não passaria ninguém", acreditam?

Na Guerra Civil Espanhola, houve uma mulher famosa, Isidora Dolores Ibárruri Gómez (também conhecida como La Pasionaria), foi uma líder comunista basca.

Ela nasceu em Gallarta, uma localidade da província de Biscaia, no País Basco, em Espanha, a 9 de dezembro de 1895 e faleceu em Madrid, a 12 de novembro de 1989, vejam a coincidência, no mesmo ano em que caiu o Muro de Berlin.

Nunca fui comunista, mas tenho que reconhecer que La Pasionaria entrou para a história por sua coragem.

Celebrizou-se durante a Guerra Civil Espanhola (1936-1939), ao instigar os republicanos contra as tropas do General Franco com a frase: «Para vivir de rodillas, es mejor morir de pié!» e «No pasarán!»*"Para viver de joelhos, é melhor morrer de pé!" e "Não passarão!"*.

Mas, outra frase atribuída a Isidora é: "Más vale matar a cien inocentes que dejar escapar a un solo culpable".

Voltando à nossa conversa. Os professores se uniram e no pátio Norte, no pátio Sul, na Taperinha, onde moravam os oficiais, até na Ilha Grande foi ouvido um grito uníssono: "Ninguém vai passar!". E ninguém passou. Muita gente que estava apenas em duas matérias pagou o pato e se deu mal, tal a dificuldade das provas que foram

montadas para não dar chance a nenhum pretendente. Vocês, agora, já entenderam porque a turma antes da turma Quevedo tinha tanto rep, eu entre eles. Éramos tantos que os oficiais decidiram alojar todos os reps num só Alojamento, o famoso Alojamento 8, Congotanga, nome criado por mim e consagrado pelo hilário e saudoso Mallet Soares, que na noite em que voltávamos ao Colégio (a turma Quevedo estava em adaptação). Mallet subiu numa escada e colou na placa da porta três letras emblemáticas e o Alojamento ficou Desalojamento 8! Se querem saber porque criei o nome de Congotanga é porque naquelas Férias tinha passado no Rio um filme chamado Congotanga, refúgio dos proscritos. Por favor, não riam.

Mas, chega de prosa e vamos falar do lado sério da questão.

Para mim, a grande verdade é que a Marinha, embora eu não tenha seguido a carreira, foi uma escola de Vida.

Éramos adolescentes e os valores que imprimimos na nossa consciência eram tão válidos que a trajetória que pude seguir e passar para os meus cinco filhos, sempre incorporaram valores que o mundo de hoje às vezes julga desnecessários, mas só quem conviveu como nós com um estilo de vida peculiar, que o ambiente militar propicia, pode entender sua amplitude.

Sou grato à Marinha pelos três anos de aprendizado que ela me proporcionou. Sou grato à Vida por ter me alojado em duas turmas do CN, as turmas Face e Quevedo. Se eu não tivesse repetido o primeiro ano, estas inesquecíveis lembranças não teriam o valor que têm para mim.

Saccharomyces Cerevisiae

Marcelo Ozorio Rosa – CMG (Ref°)

1. Introdução

Ao tentar organizar documentos e papéis antigos, encontrei as fotos abaixo, referentes a uma visita que fizemos em 1958, como

alunos do 2º ano do Colégio Naval, à Refinaria Presidente Bernardes – Cubatão.

A visita era uma atividade da disciplina de Química, e fomos acompanhados pelo Professor da matéria, que se chamava Tietre do Couto Rosa. O evento tinha uma importância política e econômica que nós não percebemos na ocasião, e na verdade tratava-se de uma atividade de relações públicas da Petrobrás, jovem empresa de apenas cinco anos de existência, e que ainda lutava pela sua afirmação dentro do cenário de disputa do monopólio do refino de petróleo no país. E Cubatão, inaugurada três anos antes (1955), era a primeira, a maior e a mais importante refinaria implantada pela Petrobrás, sendo responsável pela metade de todo o petróleo refinado no Brasil.

Dois aspectos motivaram a preparação do presente texto e sua divulgação aos colegas da turma:

a. A confirmação da veracidade de teses que foram apresentadas durante a viagem, com respeito à utilização da cana de açúcar como fonte de energia; e

b. A importância de registrarmos fatos e acontecimentos de interesse da nossa turma, ao longo do tempo.

2. A Viagem

A viagem para Cubatão foi bem diferente de uma viagem intermunicipal nos dias de hoje. Primeiro, porque, como ainda não existia a Rio-Santos, tínhamos que subir a serra até a Via Dutra, passando por Lídice e Barra Mansa, para depois descer pela Via Anchieta até Cubatão. Ou seja, algumas boas horas de ônibus. Depois, porque não existiam disponíveis na época nem rádios de pilha, quanto mais Internet, IPADS, IPODS, IPHONES, telefones celulares, *tablets*, *notebooks*, *wi-fi*, enfim, toda a parafernália tecnológica que preenche os vazios das viagens longas nos dias de hoje. Mas não faziam falta – durante todo o percurso o que mais se ouvia eram gargalhadas, anedotas, histórias, etc., quando os chamados "lances" eram contados e recontados, principalmente na

parte traseira do ônibus, onde se concentrava o grupo mais animado da comitiva.

O Professor Tietre viajou sentado numa das primeiras poltronas, e nós fazíamos um rodízio para não deixar o mestre isolado. Foi na ocasião que a turma da traseira do ônibus resolveu apelidá-lo de "Dentão", talvez por alguma imperfeição na sua arcada dentária. Ao nosso colega Velloso teria sido atribuída a paternidade do apelido, que com frequência se manifestava por uma voz que vinha lá do fundo: "Êêêê Dentão ...". Mas o Professor Tietre nem se apercebia da gozação, pelos motivos a serem apresentados a seguir.

3. As Teses do Professor Tietre

Nosso professor de Química era uma pessoa discreta, de poucas palavras e muito circunspecta. Sempre trajando terno azul-marinho, não levantava a voz nem quando alguma manipulação errada no Laboratório de Química terminava em pequena explosão. Pois o Professor Tietre, nessa viagem, mostrava-se surpreendentemente loquaz, e defendia com enorme entusiasmo as seguintes teses:

a. O potencial de uso da cana de açúcar como fonte de energia seria tão ou mais importante que sua presente aplicação na produção de açúcar e álcool;

b. O bagaço da cana poderia ser empregado para gerar a energia necessária à operação das usinas, tornando-as autossustentáveis; e

c. O uso da cana de açúcar em aplicações de energia dependeria principalmente dos interesses de grandes grupos econômicos, que à época privilegiavam a indústria do petróleo.

A reação dos que ouviam a argumentação do nosso professor era unânime: "O Tietre está maluco – onde já se viu usar bagaço de cana para fazer funcionar uma usina?". Ou "Açúcar e álcool substituindo gasolina? Tá doido!" E o mestre, impassível ante as expressões de espanto dos seus interlocutores na viagem, engrenava uma apaixonada descrição de como funcionava a *saccharomyces cerevisiae*, um organismo (levedura) que convertia açúcar em álcool pelo processo de fermentação, sendo hoje usada para a produção de

etanol. O fato é que terminamos a viagem entusiasmados com a indústria de petróleo, materializada pela imponente Refinaria Presidente Bernardes – Cubatão, e desconfiados da sanidade mental do nosso professor de Química, cujas teses estavam na contramão da realidade da época. No entanto, o tempo mostrou o incrível acerto das posições do Professor Tietre, meio século depois, e a justeza da sua visão de futuro quanto às aplicações não alimentares e energéticas da cana de açúcar.

4. A Realidade de Hoje

Os primeiros indícios da coerência das teses do nosso professor (e que na ocasião não percebi) estavam evidentes em visita que fiz ao CTA – São José dos Campos, em meados da década de 70, onde estavam sendo desenvolvidos os protótipos de motores a álcool para a indústria automobilística, como consequência do primeiro choque do petróleo. Como todos nós vivenciamos, o carro a álcool foi um sucesso durante o período de altos preços do petróleo, tendo sido praticamente abandonado no início dos anos noventa, quando o petróleo ficou mais barato. Em tempos recentes, com o preço do barril de petróleo da ordem de US$ 100,00, a bioenergia passou a ser objeto de especial interesse de grandes grupos econômicos.

A revista National Geographic Brasil, de Outubro de 2007, apresentou matéria bem interessante, sob o título "Sonho Verde", de Joel K. Bourne, Jr., da qual foram retiradas algumas observações do texto que se segue. Sabemos hoje que o rompimento das cadeias de moléculas de açúcar e sua fermentação podem gerar uma variedade de biocombustíveis, sendo o grande desafio produzi-los a custo similar ao da gasolina. Em consequência, assistimos o surgimento de pequenas empresas de alta tecnologia, geralmente americanas, que desenvolvem enzimas, micróbios e bactérias, geneticamente modificados, associadas aos grandes produtores de açúcar e álcool.

No Brasil, podemos citar como exemplo projetos desenvolvidos pela Solazyme-Bunge Oils e pela Amyris Brasil, todos na região de Ribeirão Preto, São Paulo. No primeiro, foi construída uma planta anexa à gigantesca Usina Moema, no município de Orindiúva, com a finalidade de produzir óleos cosméticos, que são os mais rentáveis

dos ditos óleos renováveis, empregando algas (*sim, algas!*), com tecnologia desenvolvida pela Solazyme, empresa hi-tech sediada em San Francisco, Califórnia. Essa Solazyme é detentora de tecnologia certificada pela US Navy para produção de querosene da aviação, a partir de etanol de milho, assim como biodiesel para veículos blindados militares. Registramos recentemente, também em São Paulo, o início da produção de combustível para os jatos da empresa Azul, a partir da cana de açúcar, conforme tecnologia desenvolvida pela empresa Amyris Brasil, em parceria com a Azul, Embraer e GE (turbinas).

Existe ainda, atualmente, a questão ambiental. Não há nenhuma planta mágica capaz de resolver os nossos problemas energéticos sem prejudicar o ambiente, segundo a maioria dos cientistas que se debruçam sobre o assunto. No entanto, muitos deles dizem que as algas são o agente que mais se aproxima dessa solução ideal, pois se desenvolvem em água suja, e até mesmo em água do mar, pouco requerendo para prosperar além de luz solar e dióxido de carbono.

O Brasil em especial, por suas condições ímpares e privilegiadas para o cultivo da cana de açúcar, principalmente no Estado de São Paulo, vem sendo objeto de substanciais investimentos de grandes *players* do agribusiness mundial, como a Cargill e a Bunge, desde 2006, confirmando uma das teses do Professor Tietre. A Bunge, que adquiriu por US$ 1,5 bilhão as cinco usinas do Grupo Moema, na região de Ribeirão Preto, implantou um ambicioso projeto de produção dos chamados óleos renováveis com o emprego de alta tecnologia (enzimas produzidas por algas), conforme comentado anteriormente. Com respeito ao avanço da tecnologia, já estamos hoje, portanto, um passo adiante da visão do Professor Tietre.

Vale ainda confirmar a justeza das previsões do nosso professor, com a matéria na tradicional revista National Geographic: *"Próximo a Pradópolis, em São Paulo, a Usina São Martinho é uma das maiores destilarias de álcool do mundo. Produz 300 milhões de litros por ano – sem depender de combustível fóssil ou de eletricidade. Suas necessidades energéticas são supridas pela queima de bagaço de cana".*

São relevantes também a elevada produtividade e sustentabilidade observadas na região, onde os produtores conseguem realizar sete colheitas antes do replantio e as usinas reciclam e transformam em fertilizante a água que utilizam. Como a maioria das usinas brasileiras, a São Martinho não usa combustível fóssil nem eletricidade da rede convencional: todas as suas necessidades energéticas são preenchidas com a queima do que resta da cana, o bagaço. Até mesmo os caminhões que transportam cana e máquinas agrícolas são movidos por mistura de diesel e etanol; e o mais utilizado avião pulverizador de colheitas, o pequeno modelo Ipanema, é a primeira aeronave de asa fixa projetada para voar com álcool puro.

Agora, a grande promessa do momento é a utilização de algas para a produção de etanol, biodiesel, querosene da aviação, etc., bem como óleos renováveis. Em uma "fazenda de energia" nos EUA, algas são produzidas junto a uma usina termoelétrica. São fileiras. São fileiras de tubos plásticos repletos de um borbulhante líquido verde, tudo conduzido no mais absoluto sigilo. Em teoria, a gosma esverdeada, alimentada pelas chaminés, poderia absorver CO_2 e, ao mesmo tempo, produzir 45 mil litros de biocombustível por hectare a cada ano, várias ordens de grandeza superior ao etanol de milho e de soja. Essa nem o Professor Tietre poderia prever....

5. Conclusão

Este despretensioso texto tem como propósito prestar uma modesta homenagem a Tietre do Couto Rosa, nosso Professor de Química do 2º ano do Colégio Naval, em 1958, pelo acerto de sua visão de futuro com relação aos biocombustíveis em nosso país, bem como pela coragem em defender ideias consideradas no mínimo bizarras, meio século atrás.

Ecos de uma Viagem de Circum-navegação (uma síntese)

Cadete Alfredo Ribeiro Reis, da Marinha Portuguesa

Em 18 de março de 1960, quarenta e oito cadetes do segundo ano da Escola Naval embarcaram no Cruzador ligeiro "Afonso de Albuquerque" para uma longa viagem de instrução – o curso Dom Lourenço de Almeida – tradicional etapa da formação dos futuros oficiais da Marinha Portuguesa.

Deixada para trás a Torre de Belém, na margem do Tejo, com escala no arquipélago de Açores, o primeiro porto estrangeiro foi San Juan, na ilha de Porto Rico, Estado Livre associado aos EUA (atualmente, Território Administrado). Na Base Naval, os cadetes tiveram a oportunidade de visitar a modernísima fragata DEWEY de 6 mil toneladas, equipada com mísseis *Terrier*. Após três dias de viagem, o navio chegou ao porto de Cristóbal, na entrada do canal de Panamá, de 42 milhas de extensão, até a cidade de Balboa, já no Pacífico.

A escala em San Diego, na Califórnia, foi iniciada com uma calorosa recepção dos integrantes da colônia de luso descendentes, fato que se iria repetir nos demais portos visitados pelo *Afonso de Albuquerque*, o que muito impressionou os jovens cadetes. Visitamos o porta-aviões *Bennington*, a base aeronaval de North Island, onde assistimos demonstrações de combate a incêndio em avião pousando na pista, e o Observatório Astronômico de Monte Palomar. Registre-se que a Califórnia foi descoberta pelo navegador português João Rodrigues Cabrilho, em 1542.

Em San Francisco o tempo se dividiu entre as atividades sociais oferecidas pelas famílias portuguesas (uma colônia de 500 mil pessoas) e pelas visitas a empresas de alta tecnologia.

Após sete dias de travessia, o navio atracou na base naval de Pearl Harbour, no arquipélago do Havaí. Visitou-se as torres do couraçado *Arizona* emergindo das águas, túmulo de aço onde repousam mais de 2000 marinheiros, mortos durante o ataque

japonês, em 7 de dezembro de 1941. Visitou-se também, o submarino atômico SARGO.

Durante os cinco dias de estadia em Honolulu, a tripulação foi recebida calorosamente pelas famílias descendentes de portugueses que haviam emigrado para o Havaí no século XIX, e todas ainda se consideravam portuguesas.

A travessia até o Japão durou 11 dias. Tóquio representa o Japão moderno onde coexistem o Oriente e o Ocidente, mas este "niponizado". O profundo e arraigado tradicionalismo do povo japonês não lhes deixa criar o banalismo de qualquer civilização utilitária ocidental. Visitamos a Escola Naval e alguns modernos destroieres. Por todo lado, observamos grupos de crianças, pois uma das partes mais importantes do ensino infantil no Japão é constituída de passeios e visitas.

Hong-Kong foi a escala seguinte, após cruzar o estreito de Formosa. Seguiu-se MACAU, ali defronte, ocupada pelos portugueses desde 1553, até 1967, quando Portugal teve que renunciar à ocupação perpétua. Em 1999, sua soberania passou à China. Lá, encontram-se construções portuguesas de notável valor histórico.

Em Singapura, ilha ligada por um istmo artificial à península de Malaca, seu excelente porto herdou de Malaca a posição estratégica de controle das vias marítimas entre o Índico e o Pacífico, e se tornou independente da Grã-Bretanha em 1959. Malaca foi conquistada por Afonso de Albuquerque em 1511, e os descendentes de portugueses, até hoje falam o Português arcaico. Dentre os pontos históricos visitados destacam-se as ruínas da antiga igreja de São Paulo, onde existe um túmulo no qual se supõe esteve durante algum tempo o corpo de São Francisco Xavier. A Igreja é considerada o mais antigo edifício europeu construído nesta região do Globo. As antigas muralhas da cidade foram destruídas pelos holandeses. Os portugueses se mantiveram em Malaca até 1641.

As autoridades reconhecem a ação civilizadora e evangelizadora dos portugueses e de São Francisco Xavier.

Na etapa seguinte, passou-se ao largo do porto de Chaul, onde morreu gloriosamente o patrono do curso, Dom Lourenço de Almeida,

filho do primeiro Vice-Rei da Índia. Em oito dias o navio chegou a Goa, a *Roma do Oriente*, conquistada em 1510, por Afonso de Albuquerque. Em seu porto movimentado se embarca o minério de ferro. Aí os navios da Marinha *Bartolomeu Dias* e *João Lisboa* aguardavam o *Afonso de Albuquerque*, junto à cidade de Vasco da Gama. A maioria da população goesa era hindu, cuja alimentação principal é o arroz, cultua a vaca, e as cidades são pouco asseadas. Panguim é a sede do governo.

Visitamos o santuário hindu de Shri-Manguexa. A Basílica de Bom Jesus guarda o túmulo de São Francisco Xavier. As igrejas dão a impressão de que estávamos em Portugal. Faltou visitar Damão e Diu, dois territórios portugueses adjacentes a Goa. Fundeou-se junto a um e outro, mas sem baixar a terra. Deu para se avistar a histórica fortaleza de Diu.

Em Goa apenas os cadetes passaram para o *Bartolomeu Dias,* irmão gêmeo do *Afonso de Albuquerque*, tendo a guarnição permanecido no *Afonso de Albuquerque*, em comissão de serviço na Índia prevista para dois anos. O *Bartolomeu Dias* regressou a Lisboa com sua tripulação completa, que havia cumprido dois anos de comissão no Oriente. Assim, a Marinha procedeu à rendição já programada dos navios e realizou, sem mais encargos, uma viagem de instrução da Escola Naval.

O *Bartolomeu Dias* rumou para Aden, na entrada do Mar Vermelho e, na travessia, enfrentamos mar 8. O convés chegava a ficar submerso, e os hélices, eventualmente, saíam fora da água. A paisagem agora é estéril, contrastando com a do litoral indiano. Muita areia do deserto cobria a superestrutura do navio. Navegamos no mar Vermelho e alcançamos o porto egípcio de Suez, entrada do canal de 80 milhas de extensão. Chegamos a Port Said. Os cadetes foram até o Cairo, a maior cidade da África, visitaram o Museu, a mesquita Mohamed Ali e as pirâmides famosas.

Malta foi a última escala da viagem antes do regresso a Lisboa. Muito sacrificada durante a Segunda Guerra Mundial, seus mosteiros são as principais atrações, com pinturas e tapeçarias famosas. Atracamos em Sagres, para prestar homenagem ao Infante Dom Henrique que criou um centro de informações náuticas, estudos e

planejamento, que a História designou por Escola de Sagres. Na ocasião, S. Exa. O Ministro da Marinha ofereceu a cada cadete um exemplar da rica edição de Os Lusíadas.

Em 20 de julho de 1960, o Bartolomeu Dias atracou na Base Naval de Alfeite, em frente a Lisboa, na margem esquerda do Tejo, onde situa-se a Escola Naval, quando aconteceu uma calorosa recepção pelos familiares e amigos, após quatro meses de viagem.

Concluindo, há que se assinalar as vantagens dessa viagem e a necessidade de futuras viagens semelhantes. Ela mantém e fortalece os laços que devem unir a Mãe Pátria aos diversos núcleos portugueses espalhados pelo mundo, e estes uns com outros. Nossos compatriotas sentiram-se mais amparados, menos sós no estrangeiro. E a tripulação levou a todos a afabilidade do espírito português. A viagem serviu para despertar nos futuros oficiais o gosto pela História e pelas Artes. O contato com os mais diversos povos logo no início da carreira naval poderá auxiliá-los no futuro a desempenharem funções diplomáticas. O conhecimento de outras Marinhas, de outros navios, outras técnicas aumenta sua cultura naval. A viagem permite ainda o conhecimento do Ultramar Português que bem necessita de proteção e amor por parte da Armada. Viagens como esta poderão servir à Nação no campo internacional, não só contribuindo para um melhor reconhecimento de Portugal no Mundo, como ainda para estreitar relações com países amigos. A viagem foi um êxito.

Comentário de um colega brasileiro

Milton Xavier

O relatório da viagem de circum-navegação, escrito pelo Cadete (aspirante) Ribeiro Reis, em 1960, é um primoroso texto, que ocuparia mais de quinze páginas deste livro. Seu autor soube conciliar a precisão ao descrever os fatos, com a emoção e o aguçado senso de observação, sem se perder em detalhes. O Relatório foi publicado, em Portugal, na Revista Defesa Nacional, nº 317-318, em 1960.

Permito-me afirmar que a experiência acumulada pelos cadetes do segundo ano da Escola Naval Portuguesa, ao término daquela viagem de circum-navegação, foi inigualável se comparada com qualquer outra dentre as melhores Marinhas do mundo. Aprendizado técnico-científico, prático, de ambientação à vida no mar, de cultura humanística, de camaradagem e, sobretudo, uma viagem coerente com a política e a estratégia de Portugal na época, anos 1960, em plena guerra fria. O Cruzador Ligeiro Afonso de Albuquerque foi substituir seu irmão, o Bartolomeu Dias, na missão de presença e defesa de GOA, o melhor porto da região, desde o século XVI.

Em pesquisa na Internet tomamos conhecimento do destino do Cruzador Afonso de Albuquerque. Ele foi atacado, em 18 de dezembro de 1961 por três fragatas indianas, apoiadas por aviões e forças terrestres. Combateu heroicamente. Sua artilharia 120/50 danificou dois navios indianos, que registraram 42 baixas. No conflito morreu um marinheiro, e o Comandante CMG Antônio da Cunha Aragão, foi gravemente ferido, antes, ele conseguiu encalhar seu navio em local previamente escolhido. Os sobreviventes ficaram aprisionados durante vários e vários meses.

A invasão militar de GOA se deu em consequência de o Governo Português de Oliveira Salazar ter se recusado a negociar com a Índia. À época, o Conselho de Segurança da ONU considerou uma Resolução condenando a Índia, o que foi vetado pela União Soviética. Na época (Guerra Fria), a Índia se inclinava para o lado da URSS e, mais tarde, fez parte do Grupo de países não alinhados. Somente após a Revolução dos Cravos, em 1974, Portugal reconheceu a perda de GOA, a Roma do Ocidente nos séculos XVI e XVII, onde Camões escreveu parte dos Lusíadas e, em 1842, fora criada uma Escola Médico-Cirúrgica que formava profissionais para a região.

Ao tomarmos conhecimento da saga portuguesa nos territórios de além-mar, banhados pelo Oceano Índico, nos conscientizamos da relevância da herança cultural, da tradição de cumprimento do dever na defesa da Nação, que a Marinha Portuguesa passou à Marinha do Brasil, antes e depois de nossa Independência. O Almirante Barroso, exemplo emblemático, nasceu em Lisboa, em 1804, veio para o Brasil com a Família Real, formou-se na Academia de Marinha, em 1821.

Minha Viagem no NE "Custódio de Mello" – uma experiência muito rica e inolvidável.

CMG Alfredo Paulo Marques Ribeiro Reis, da Marinha de Portugal*

Em 25 de julho de 1962 recebemos a guia na repartição do Gabinete do Ministro da Marinha para a Embaixada de Portugal no Rio de Janeiro. Embarcamos no avião DC7C da Panair do Brasil, que realizava mais um *voo da amizade* com destino ao Rio de Janeiro, escalando no aeroporto da Ilha do Sal e em Recife.

No aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, fomos recebidos pelo Adido Militar junto à Embaixada de Portugal no Brasil, Coronel Joaquim da Luz Cunha, e pelo Guarda-Marinha Maurício Magarinos de Sousa Leão. E, na apresentação a bordo do NE Custódio de Mello, fomos recebidos pelo CF Ésio Seize, Chefe do Departamento de Ensino dos Guardas-Marinha – GM, pelo CC Edgar do Nascimento Teixeira, Encarregado da Turma de Guardas-Marinha.

Posteriormente, fomos apresentados ao comandante do Custódio de Mello, CMG Ernesto de Mourão Sá.

Foi determinado que os GM estrangeiros, éramos quatro, fossem integrados na turma brasileira, o que permitiu o estabelecimento de relações de amizade que duraram até hoje.

Antes do início da viagem fomos apresentados às autoridades navais brasileiras e ao Presidente da República, Exmo. Sr. João Goulart. Obtivemos uma Identidade da Marinha do Brasil com a finalidade de evitar complicações nos portos.

Não menos importante foi o primeiro contato com a Turma Quevedo, por intermédio do GM Sérgio Lyra Barbosa, que se encontrava a bordo, por algum motivo. O Lyra me apresentou aos colegas como *o Portuga*, seu amigo e protegido dele.

---

* O CMG Alfredo Paulo Marques Ribeiro Reis, casado com Marília de Albuquerque Ausier Ribeiro Reis, teve quatro filhos, Ana Paula (falecida em 1967), Ana Cecília, Paulo Henrique e Vera Maria. Tem sete netos, Ana Beatriz, Bernardo, Gustavo André, Cecília, Ana Carolina, Daniela e Adriana. Reside em Lisboa, Portugal.

Sinceramente, ficamos eternamente sensibilizados com o acolhimento que nos foi dispensado pela Marinha do Brasil. Todas as manifestações de que fomos alvo se revestiram de alto significado porquanto visavam diretamente não a nossa pessoa, mas, por nosso intermédio, Portugal e a Marinha Portuguesa.

Em breve nos apercebemos que os GMs evidenciavam conhecimentos importantes sobre nossa História. Constatamos que é elevada a porcentagem de Oficiais e GM que são descendentes de portugueses. Torna-se impossível enumerar todas as provas de simpatia de que Portugal foi alvo através de seu representante, tantas elas foram. De todas elas julgamos justo salientar o fato de não ter sido considerado estrangeiro (havia três estrangeiros e o Ribeiro). Eu era na realidade um GM da turma brasileira.

Lisboa foi o primeiro porto da Europa a ser visitado. Não podemos deixar de nos referir ao acolhimento que nos foi dispensado pela equipagem (guarnição) do navio. Sempre que lhes deparava uma oportunidade, os marinheiros não deixavam de conversar conosco, manifestando seu agrado pela visita à Lisboa. Os taifeiros, o pessoal da lavanderia, o barbeiro, sempre nos trataram com deferência especial.

A viagem permitiu-nos conhecer Lisboa como porto de escala e porto estrangeiro! Uma Lisboa desconhecida... uma verdadeira descoberta, que foi um espanto!

Quanto ao aprendizado técnico-naval, pouco mais beneficiei, pois já era Oficial formado, com seis meses nas funções de Imediato de um navio de patrulha costeira empenhado em missões de fiscalização da pesca e contrabando no sul de Portugal.

Não obstante, vale ressaltar a riquíssima vivência com a MB, que muito me impressionou pela sua organização, completa e eficiente. Tudo previsto, tudo escrito. Ficamos realmente maravilhados com a espantosa organização existente na MB.

Aqui e assim, a minha paixão por esta área de que me tornei autodidata, e que culminou no meu último cargo na Marinha de Guerra de Portugal: professor de Organização do Instituto Superior Naval de Guerra. Bem-haja a MB.

The last but not the least! A panóplia desta riquíssima viagem foi na verdade o convívio com a nossa inesquecível turma, a que tenho orgulho de pertencer ainda que constituída de 117 Guardas-Marinha, me proporcionou o ensejo de fazer 117 novas amizades que perduram, não obstante ter perdido o contato com muitos, porém sempre relembrados nos meus encontros felizmente frequentes ao longo dos anos, com nosso companheiro e amigo do peito Sérgio Caldas Restier Gonçalves, em que sempre fazemos um "ponto da situação" da turma.

Com todos, sem exceção, mantive um excelente relacionamento e de todos guardo as melhores recordações. Espero que não me levem a mal destacar um companheiro que me impressionou sobremaneira – Dom Eudes Maria Pedro José d'Orleans e Bragança. E trato-o por Dom, não apenas por pertencer à Família Real Brasileira (Imperial), mas pelo dom de adaptação aos mais diversos ambientes. Com efeito, num ambiente finíssimo, ele era o mais culto e educado de todos, e num ambiente descontraído, ele brilhava mais do que qualquer de nós e era o mais assediado. Eudes, aquele abraço de amizade, respeito e admiração!

Sejam ainda permitidas algumas palavras relativas aos outros GM estrangeiros. Quanto ao Alvar Carlos Rodrigues, da Argentina, e o Marco Antonio Peyrot Gonzales, do México, nunca mais tive notícias deles. O contrário do Julio Espiridian Ovelar Lopes, do Paraguai, que me visitou duas vezes em Lisboa, e eu fui à Assunção uma vez, quando vivi em Brasília, no desempenho do cargo de Adido de Defesa junto à Embaixada de Portugal (de 1982 a 1985). Infelizmente já faleceu, de câncer, há poucos anos, no desempeno de funções de administrador da ITAIPÚ paraguaia. Ele havia cursado engenharia eletromecânica na Alemanha.

Por falar em Brasília, ouso revelar um evento que considero "uma coroa de glória" – conseguir reunir em minha casa para convívio, jantar, farra, quinze companheiros de nossa turma (todos prestavam serviço em Brasília), mais o Almirante Ribamar, oficial maquinista no "Custódio de Mello", na nossa viagem, e que era Subchefe do Estado-Maior da Armada. Fiquei muito orgulhoso com o feito.

Mas, porém, todavia, contudo... (permitam-me esta referência pessoal e familiar), o Zenith desta nossa viagem ocorreu em Manaus – AM, onde conheci a futura e atual esposa, há quase 52 anos. É a força do destino, que ora compartilho com meus amigos.

A força do destino

Vivíamos a sete mil quilômetros de distância e numa época em que se viajava pouco.

A probabilidade de eu ir a Manaus ou a Marília vir a Lisboa era, portanto, mínima e praticamente nula de nos conhecermos, caso tais viagens ocorressem.

Todos os anos a Marinha do Brasil convidava um guarda-marinha português para participar da viagem do Navio Escola Custódio de Mello, sendo tradicional a Marinha Portuguesa nomear o GM classificado em primeiro lugar. Neste ano de 1962 a Marinha Portuguesa alterou o critério e nomeou-me a mim, por ter sido contemplado com o prêmio "Aprumo Militar".

Neste ano o "Custódio de Mello" visitou Manaus, entre outras cidades brasileiras e estrangeiras.

Como a estada em Manaus foi de três dias e duas noites e os diversos clubes locais queriam homenagear os guardas-marinhas, houve duas recepções por noite. Quis o destino que eu fosse para o "Rio Negro Atlético Clube", logo na primeira noite (29 de novembro de 1962).

Marília, irmãs e amigas, todas sócias do clube, compareceram. Logo que entrou, o destino fez o cupido disparar uma flecha que me levou a atravessar o salão, mas, entretanto, outro camarada chegou primeiro e convidou-a para dançar. Finda a primeira série de músicas, parou e sentou-se.

Então "ataquei" e ... até hoje!

No fim da festa acompanhei-a até perto de casa, aliás, bem próxima do clube.

Aí perguntei se poderíamos nos encontrar no dia seguinte. Disse-me que teria de sair de casa às 7.00 horas, para o colégio em que lecionava, para atribuir as notas do fim de ano aos alunos, só podendo ir ao clube à tarde.

Em 30 de novembro, às 06:30 horas, saí de bordo e fui até perto da casa (em jejum pois o pequeno-almoço a bordo só tinha início às 7 horas).

Quando saiu à rua, ficou estupefata, porém lá seguimos de autocarro (ônibus) para o colégio (de freiras). Lá chegando, a irmã (freira) perguntou se eu era o noivo dela, o que a deixou encabulada. "Safei a onça", dizendo que ainda não, porém se Deus quisesse lá chegaria... (imagina só se eu dissesse que nos tínhamos conhecido na noite anterior!)

Por volta das 10 horas, a irmã serviu um café com biscoitos, que desapareceram num ápice, dada a fome com que estava...

Regressamos a casa e a bordo para o banho e almoço e à tarde fomos à piscina no "Rio Negro Atlético Clube", onde o namoro prosseguiu, bem como no resto da estada em Manaus, com a preciosa ajuda do namorado de uma das irmãs, engenheiro da Petrobras, que tinha carro.

Na despedida no cais do porto de Manaus, trocámos endereços e ficou combinado encontrarmo-nos no Rio de Janeiro (fim da viagem), para onde Marília iria passar férias em casa de uma prima, viúva de um português, que já tinham vivido em Lisboa, na mesma avenida em que eu vivia e num edifício em frente do meu (outra coincidência do destino).

Assim, tudo começou e avançou, desde as vésperas do Natal até fins de janeiro de 1963, quando tive de regressar para fazer de fazer o curso de especialização em Comunicações.

Entretanto a decisão de casarmos estava tomada, pois, "Melhor do que ela, só ela" e "Melhor do que ele só ele".

Durante o curso, o namoro foi por correspondência e só não casamos logo a seguir (fins de 1963) porque fui nomeado para comissão em Angola com carácter de urgência.

Acontece que em comissão no Ultramar não podíamos ter férias, pelo que tivemos de continuar a namorar e a preparar o casamento por correspondência, até meu regresso a Lisboa.

Logo que cheguei e já com tudo pronto, foi só voar para Manaus e... casar. E já lá vão mais de 50 anos...

Na cerimônia e no jantar comemorativos de nossas Bodas de Ouro tivemos a grata satisfação e a honra de contar com a presença de nosso amigo Sergio Restier Gonçalves que, embora vindo a título de amigo-pessoal e especial, nem por isso deixou de representar a nossa querida Turma Quevedo.

De sua carreira naval, iniciada em 1962, como Guarda-Marinha, encerrada em 1990, no posto de CMG, de destacamos, entre outros cargos e funções: Comandante do destacamento de Fuzileiros Especiais nº 6 e das forças de Marinha destacadas no Lungué-Bungo, Angola, 1971; Comandante do Grupo nº 1 de Escolas da Armada; serviço em Angola, São Tomé e Príncipe, Guiné e Cabo Verde, embarcado no NRP "Diogo Gomes", de 1963 a 1965; Professor de Comunicações da Escola Naval; Professor de Cosmografia e Climatologia da Escola Náutica Infante Dom Henrique; Segundo Comandante (Imediato) da Esquadrilha de Submarinos; Imediato da Escola Naval; Adido de Defesa Junto da Embaixada de Portugal em Brasília; Chefe da 2ª Divisão do Estado-Maior da Armada; Professor de Administração, Organização e Operações Navais do Instituto Superior Naval de Guerra.

O CMG Ribeiro Reis foi agraciado com honrosas condecorações militares de seu país, e do Brasil.

Reminiscências do Colégio Naval

Ednilo Gomes Soares

Nos idos de fevereiro de 1957 dirigi-me ao cais do então Ministério da Marinha, onde centenas de jovens embarcariam em um Aviso para a Ilha das Enxadas onde prestariam Exame para o ingresso no disputado Colégio Naval.

Confesso que ao me deparar com aquela multiplicidade de candidatos fui acometido de um pessimismo face à elevada concorrência.

No decorrer das provas realizadas em três dias consecutivos, Matemática, Português e Conhecimentos Gerais, o meu otimismo ia adquirido matizes mais promissoras.

No entanto, com a segurança peculiar aos adolescentes, ouvia uma vozinha interior que me dizia:

— Se as provas estão fáceis para você, estão também para os demais.

Eis que em uma radiosa manhã, ao ler o "Diário de Notícias" vivi um dos maiores e inesquecíveis momentos de minha vida. Deparei-me com o meu nome entre os candidatos aprovados no Exame do Colégio Naval.

A sensação de felicidade era tão intensa que, ao entrar nos Lotações, transporte muito usado na ocasião, sentia ímpetos de anunciar aos demais passageiros que iria ser aluno do Colégio Naval.

No entanto, nem o que se seguiu não foi um jardim colorido e perfumando como eu almejava.

No Exame Físico, realizado no Hospital Central da Marinha – HCM fui sendo aprovado nas diversas avaliações até que enfrentar o meu *Waterloo.* Sabia que a Marinha exigia que os candidatos tivessem vista 1.0 em ambos os olhos. Para minha decepção, naquela última fila, percebia que havia letras e algarismos, mas fui incapaz de identificar qualquer um deles.

Fiquei arrasado. Tanto esforço para morrer na praia. Desnorteado, sem ter a quem recorrer ou com quem desabafar, minha família estava a 3.000 km de distância, saí do Hospital, atravessei a ponte e sentei-me em um dos cabeços no cais do Ministério.

Ali, vivi momentos de muita angústia e chorei convulsivamente, sentindo o desamparo e a solidão. Passados alguns momentos, recuperei-me e pensei:

— Só conto comigo mesmo. Preciso encontrar uma solução. Lavei o rosto e escrevi o meu nome em um cartão. Decidi voltar ao HCM para encontrar uma solução. Ao tentar entrar no Hospital fui impedido por não portar mais o cartão de Identificação. Não desisti.

Felizmente, naquele tempo as regras de segurança não eram tão rígidas. Dei a volta no morro onde se localiza o Hospital e ingressei por uma entrada nos fundos onde funcionava a cozinha.

Fui me esgueirando pelos corredores, com muito receio de ser descoberto, quando, de repente, fiquei frente a frente com o médico que havia me examinado com o qual travei o seguinte diálogo:

— Doutor, o senhor me dá licença?

— O que você deseja?

— Fiz Exame de Vista para o Colégio Naval com o senhor e fui reprovado.

— Como você sabe? Os resultados ainda não foram divulgados.

— Muito simples. Não vi nada na última fileira.

— Então não há nada que possa ser feito.

Encontrei forças e coragem que ignorava possuir. E, de pronto respondi:

— Aí é que o senhor se engana. Certamente, a Marinha contratou o senhor por ser um bom médico, com a missão de selecionar para o seu Corpo de Oficiais os melhores candidatos.

E em um arroubo juvenil acrescentei:

— Dentre os aprovados, sou um dos melhores, se não for o melhor. Se o senhor não me aprovar não está honrando a farda que veste. Por favor, o meu nome está escrito neste cartão. Mude o resultado do exame e o senhor estará prestando um relevante serviço à Marinha Brasileira.

O médico, certamente bastante assustado, face o inusitado, nada falou, limitou-se a apanhar o cartão e sequer despediu-se. Virou as costas e partiu.

Passei a viver o sofrido mundo da dúvida. O que ele faria? Daria resultado aquele que foi o meu maior lance de audácia de toda a minha vida?

Pois não é que funcionou! Fui aprovado.

No dia 9 de março, às 5 horas da manhã estava eu na Estação Pedro II, com a mala, um saco com fardas e uma maleta, indo para um mundo desconhecido rumo a Mangaratiba, onde embarcaríamos no "Rio das Contas" para Angra dos Reis.

Quando desembarcamos no cais do CN vivi uma das mais engraçadas histórias, que só tem significado para quem conheceu os personagens.

Um calouro, meu colega, Ibeas e um veteraníssimo, havia acabado de ser reprovado, conhecido por Élpio.

Pergunta o Ibeas, de forma tímida e educada:

— Moço, a que horas costumam servir o almoço aqui?

— Moço, almoço? Onde é que você pensa que está? "Cruza-Remo"

— Como?

Aprendeu rapidamente o significado da expressão "Cruza-Remo". Jamais esqueceu ...

Vivemos dois anos de grande crescimento pessoal. Adquirimos hábitos e conhecimentos que nos acompanham até hoje.

Fizemos as melhores amizades, forjadas na dura rotina de um internato militar com os inesquecíveis "Festivais de Provas', papeletas, bailéu, para alguns, a inspeção dos armários, as paradas, a natação, tendo a lua como testemunha e o Professor Brasileiro, com sua proeminente barriga, os chuveiros gelados, desprezados por outros e os intermináveis "bate-papos" após o rancho nos acolhedores bancos do pátio externo.

Vivi uma fase de vida muito interessante, com o basquete sempre presente, as sessões de cinema e... os estudos obrigatórios, sem esquecer o abominável toque da Alvorada, cujo corneteiro

deveria receber uma "bolsa – xingamento" pelos impropérios dirigidos à sua honrada genitora ...

No entanto, vivia com uma espada de Dámocles de minha cabeça:

Como seria aprovado no Exame de Vista na transferência para a Escola Naval?

Naquela época não havia televisão, computador, celular (como as pessoas viviam?) ... Dessa forma, a única diversão em Angra era o Torneio Intermunicipal de Basquete. Toda a oficialidade, acompanhada das esposas, os sargentos e os moradores de Angra iam assistir aos jogos. O time de Angra era composto de Oficiais do CN, uns poucos angrenses e reforçado pelo saudoso Tubino e por mim. Em consequência, nós dois éramos bastante populares na cidade e entre a guarnição do Colégio Naval.

Nas vésperas do exame de vista, fui à Enfermaria e com muita habilidade, contei meu problema a um sargento que me conhecia por causa do basquete e ele saiu-se com essa pérola:

— Chefe, a Marinha não pode perder um jogador como o senhor. Amanhã, venha aqui que lhe darei as letras do exame.

Respirei aliviado. No dia do exame os médicos me conheciam e até brincaram comigo dizendo:

— Fazer exame de vista em você é perder tempo. Como você arremessa e acerta de longe, (de perto os grandões não deixavam), sua vista deve ser ótima.

Eu, muito nervoso, limitei-me a dizer:

— Vamos ver, chefe.

Fui bem até a penúltima fila de letras. Revivi a mesma sensação de quanto fiz exame para ingressar no CN.

Mas dessa feita, a situação me era mais favorável. Eu tinha decorado, na ponta da língua as letras.

Com toda calma comecei a "recitá-las" e o Médico nem deixou que eu terminasse.

— Como já esperava sua vista é ótima. Pode ir embora. O seguinte pode entrar.

Saí feliz e aliviado. Já podia considerar-me um Aspirante.

Como sabia que o meu fraterno colega Storry possuía uma vista pior do que a minha, chamei-o com muito cuidado, só nós dois e lhe disse:

— Storry, acabei de fazer o Exame de Vista e fui aprovado.

— Como?

— O sargento da enfermaria me deu as letras do exame. Se os oficiais descobrirem nós dois seremos expulsos. Não comente com ninguém, e as letras são as seguintes: xxxxxxxxx

O Storry, sempre muito afetuoso, deu-me um emocionado abraço, jurou-me amizade eterna, partindo confiante para o exame.

Quando chegou na famigerada última linha, também não viu nada, mas resolutamente começou a "recitar" as letras que eu lhe havia dado.

Nisso, os médicos começaram a rir entre si e um deles disse-lhe:

— É Storry, se o seu exame tivesse sido ontem, você teria sido aprovado. Mas mudamos as letras para o exame de hoje. Infelizmente você foi reprovado. (ou teria que passar para o Quadro de Intendentes ou de Fuzileiros Navais).

Apesar disso, essa história teve um *happy end*. O Storry solicitou uma revisão do exame e uma outra Junta Médica o aprovou, e pudemos seguir juntos para a Ilha de Villegagnhon.

Poderia continuar a contar outros episódios. Mas certamente os demais colegas terão muito o que falar. Despeço-me lamentando a perda, dentre tantos outros do Ibeas, Ferraz, Tubino, Ostwald, Storry, Sodré e elogiando a feliz ideia do Xavier de produzir este trabalho.

Lembranças da Turma Quevedo

Trayahu Rodrigues Moreira Filho

Não fiz carreira na Marinha, saí como 1º. Tenente, mas não posso esquecer os momentos que convivi com os amigos da turma que entrou no Colégio Naval (CN) em 1957. A este grupo agregou-se os repetentes da turma anterior e os novos amigos que entraram na Escola Naval – EN em 1959, vindos da vida civil e de outros estabelecimentos militares.

Devo confessar que o meu coração sempre pendeu para a época que vivi no CN, onde todo mundo se misturava sem a divisão do Corpo que caracterizava a EN. Grandes momentos se fixaram na minha memória, hoje já bastante falha pela idade.

Nossa chegada no CN foi inesquecível, não só pela expectativa de uma nova vida, mas pela palestra ministrada, acho, pelo Oficial Médico, sobre como usar as dependências sanitárias. Por incrível que pareça, um ato cotidiano banal foi alvo de uma longa palestra que lições guardo até hoje.

O trote nos calouros era esperado, e pelo que se sabia, em 1957 já estava reduzido em relação às turmas anteriores. Essa atividade bastante temida e praticada pelos veteranos me marcou bastante. O "cruza remos", matar formiga a grito e outras me marcaram nas lembranças dos meus 15 anos de vida. No decorrer do tempo diminuiu o ritmo de perseguições, acho que devido a rotina diária e das provas semanais. Agradeço demais aos veteranos Amora (chefe de turma), Chaves e Ferraz que, por serem lá de cima, me protegeram em alguns momentos difíceis.

Eu andava muito com o pessoal do Norte e Nordeste. Me lembro do Trigueiro, Mollick, Odamil e outros chamados "laranjeiras". Também fiquei muito amigo do gaúcho Thys porque fazíamos pouso na casa de parentes no Leblon e nas nossas licenças passeávamos juntos no bairro admirando as belezas do local.

Para mim, os momentos marcantes eram os dias das licenças mensais e das férias. Lembro-me com saudades as viagens do "Aviso" (CN–Mangaratiba–CN) e as de trem (Mangaratiba–Rio–

Mangaratiba), onde cantávamos a valsa da cidade quando nos aproximávamos do Rio ou a marchinha de Angra "Oh Angra dos Reis, oh Angra dos Reis, quem te conhece não volta outra vez, oh Angra dos Reis". Muita curtição. O duro era a volta, deixando com saudades as aventuras das licenças e o convívio com os familiares. A gente era feliz e não sabia!!

O meu programa predileto de fim de semana em Angra era jantar nos Sábados um "bife a cavalo" num restaurante da cidade que não me lembro o nome, mas que era assiduamente frequentado pelos alunos. Após o jantar, bom, é melhor não falar na continuação desse jantar. É perigoso!!!

Não gostava da cidade e por essa razão, além do programa de jantar no sábado, preferia passar os domingos passeando de "canadense", de barcos a vela ou simplesmente passando o tempo no próprio CN.

Embora nunca tivesse utilizado, sabia da existência do "caminho aéreo" que ligava o CN a Angra (sem escalas), muito utilizado pelo pessoal mais rebelde e que gostava de viver emoções fortes. Não era o meu caso.

A vida era dura para um garoto recém-saído de casa e muito longe dela. Mas, sinceramente, eu adorava. O rancho que pouca gente gostava, eu curtia e comia muito. No fim do segundo ano eu estava muito mais forte e desenvolvido do que quando cheguei. Exercícios e "boa comida" me transformaram.

Tive muitas dificuldades com o ritmo de estudo. O regime de provas semanais acabava comigo, pois estava acostumado com provas semestrais. Só comecei a me acostumar e me sair melhor nos estudos no segundo semestre do primeiro ano.

Não posso me esquecer das aulas de educação física com o Cabo Hilton, com a sua famosa organização da turma para início dos trabalhos: "A fila da frente vai dará dois passos à frente, a fila do meio vai dará um passo à frente e a última fila, não vai dará nenhum passo". Os risos eram inevitáveis. A sua definição das quadras de vôlei era esclarecedora: "Existem dois tipos de quadra, a grande e a pequena, a nossa é média". Baixa o pano!!!

Por mais comportado que fosse, me lembro que peguei um dia de "bailéu" porque eu e mais um grupo fizemos uma algazarra no horário de estudo a noite e o oficial de dia passou na hora e distribuiu "papeleta" geral. E lá fui eu junto.

Os alojamentos eram ocupados com beliches. De comum acordo com o colega, escolhia-se quem dormiria na cama de baixo, ou na de cima. Prevalecia o companheirismo

No fim de ano, quando sabíamos que tínhamos passado de ano, o ritual de lançamento ao mar era uma forma de desabafo para um ano sofrido e árduo. Eu ficava tão contente e aliviado que só pensava em comemorar e pensar nas férias. Quanta saudade!!!

Me lembro de um fato que me marcou demais: a notícia do lançamento do primeiro satélite artificial pelos soviéticos (Sputnik). A notícia nos pegou de surpresa e foi tão espetacular quanto seria hoje se o homem chegasse em Marte.

A mudança para a Escola Naval foi caracterizada pelo afastamento dos grupos e a chegada de novos companheiros provenientes da vida civil e de outros estabelecimentos militares. Foi quase uma nova adaptação. Em vez do alojamento com beliches, parte da turma foi alojada em camarotes. No segundo ano fui chefe de camarote na companhia do Lúcio, Marco Antônio e Albuquerque. Não sei como sobrevivi, mas tivemos bons momentos.

A vida na EN era bem diferente do CN, havia maior afastamento dos antigos companheiros devido a rotina dos diversos cursos de formação (CA, FN e IM) serem diferentes e nos encontrarmos em poucos momentos do dia e às vezes, da semana. Além desse fato, no primeiro ano, por haver um grupo que habitava em alojamento e outro em camarotes, além das distâncias internas serem maiores, contribuíam para que os encontros fossem mais difíceis.

A rotina diária era dura: aulas, paradas estudos e exercícios físicos. No estudo, eu senti muito mais dificuldade no CN, na EN, a organização das matérias e o ritmo das provas davam margem a um planejamento de estudo que não era possível no CN, com as provas a cada semana de uma matéria diferente. Isso era horrível. Na EN, os

exercícios físicos eram levados mais a sério, inclusive porque afetavam a classificação dentro da turma. No meu caso, a agonia era as aulas de natação e a prova final desse esporte. Eu era "afogado", ou seja, fazia os 200 metros no limite do tempo permitido e com a "torcida" da turma na beira da piscina me empurrando. Não era fácil.

O ponto alto da minha passagem pela EN foi o show de *bossa nova* em 1959, realizado no ginásio da Escola. Foi um dos eventos mais marcantes da minha juventude, porque além de ser fã incondicional do novo ritmo brasileiro da época, ter tido a oportunidade de assistir à apresentação dos principais artistas no começo da carreira e que depois se tornaram famosos. Foi o máximo.

Durante o curso, alguns fragmentos de lembrança permanecem especiais:

– A visita ao Curtume Carioca, como prática do curso de Merceologia, pelo mau cheiro (insuportável) do ambiente, que deixou quase toda a turma passando mal;

– A algazarra nas janelas dos camarotes quando passavam barcos com garotas de maiô ou biquíni, nos serviços de fim de semana;

– O desmaio do nosso professor de História Naval (Comte. Léo de Fonseca e Silva) na nossa última aula do ano. O entusiasmo dele foi tanto que chegou a passar mal quando explicava que a balança do poder no futuro iria ficar na China (como ele acertou!!);

– O almoço dos 100 dias, pela emoção de saber que estava próximo do fim do curso;

– Os bailes patrocinados pela Escola durante o curso e o de formatura no Clube Naval;

– Os desfiles de 7 de setembro, pelo desgaste na preparação e no dia. Que sofrimento ficar em pé por horas aguardando o momento do desfile;

– O recebimento do espadim de aspirante e da espada na formatura de declaração de guardas-marinha, foram dias de grande emoção pela concretização de um sonho. Nessa última data me

afastei dos amigos do curso do Corpo da Armada, porque o nosso curso de IM era de dois anos.

Na época, o curso de formação de oficiais dos Corpos de Intendentes da Marinha e de Fuzileiros Navais era de 2 anos. Com isso, na patente de Guarda-Marinha fomos incorporados na turma do Corpo da Armada acima da nossa e perdi contato com o restante da Turma Quevedo que continuou na EN.

A nossa viagem de instrução no NE Custódio de Melo foi exótica, pois a maioria dos portos visitados se localizava na África, continente no qual demos a volta completa. Fora desse continente, visitamos apenas a ilha de Chipre, as cidades de Beirute, Haifa, Nápoles e Lisboa.

Além da formação profissional, com misto de aulas, situações práticas e "serviços" programados que complementaram o nosso currículo escolar, passamos a viver a vida a bordo de um navio da Marinha por um extenso período de tempo. O companheirismo e as brincadeiras nas horas de folga compensavam a monotonia de bordo, principalmente nas grandes travessias. A passagem pelo Cabo das Tormentas (extremo sul da África) foi uma noite de "tormentas". Os armários foram amarrados para não caírem, o rancho ficou vazio porque o número de "mareados" era enorme e a louça não ficava parada nas mesas. Tínhamos que tomar muito cuidado para não cair do beliche. Foi um horror.

Muitos dos portos visitados eram muito precários e nem valia a pena "baixar terra". Em outros, além das festas e comemorações a bordo, tinham situações em terra que eram inusitados e atualmente impublicáveis que refletiam, muitas vezes, a nossa irresponsabilidade inerente à idade que tínhamos.

Outra característica da viagem era o recebimento dos *goods,* produtos adquiridos antes da partida. Muitos já estavam noivos e compraram presentes para suas futuras esposas, respeitando as normas legais, que proibiam a compra, dentre outros, de eletrodomésticos. Lembro-me de dois produtos que fizeram minha alegria: máquina fotográfica *Rolleiflex* (uma das melhores da época) e o relógio de pulso *Mido Ocean Star*. Não me esqueço jamais daquela viagem.

Após a viagem de instrução de Guarda-Marinha, comecei a fazer o curso de graduação em Estatística na Faculdade de Ciência Estatísticas, simultaneamente com as primeiras comissões como oficial.

Ainda na faculdade tive os primeiros contatos com a Tecnologia da Informação (na época chamada de Processamento de Dados) e comecei a me interessar pelo assunto. Por sorte minha, a Diretoria de Intendência começou a formar um grupo de oficiais para iniciar o novo Centro de Processamento de Dados (DI-17) que prestaria os primeiros serviços produzidos por computador, anteriormente atendidos por "máquinas convencionais". O critério para formar esse grupo era convocar os oficiais que cursavam a carreira de Estatística. Eu era um deles. O grupo todo foi transferido para a DI-17.

Tão logo comecei a trabalhar na tecnologia, tomei consciência de que a minha vocação para a carreira de Tecnologia da Informação era maior do que a naval. Logo após os cursos regulares obrigatórios, consolidei o desejo de continuar nessa área por toda a vida. Trabalho nela até os dias de hoje.

Fui promovido a 1º Tenente e estava totalmente envolvido no aprendizado da nova tecnologia quando recebi a notícia de que seria transferido para embarcar, por ser pré-condição para promoção a Capitão-Tenente. A notícia me arrasou e tentei permanecer mais um tempo na DI-17 porque a curva de aprendizado nessa tecnologia é demorada e eu estava ainda na fase ascendente. Não queria perder todo o conhecimento adquirido. Não obtive sucesso, tinha de embarcar, não havia opção de escapar da transferência. Com essa perspectiva, tinha que tomar uma difícil decisão: permanecer na Marinha numa carreira estável ou sair, continuar evoluindo e trabalhando na tecnologia. Optei pela segunda, apesar dos riscos a enfrentar e ter de iniciar um novo estilo de vida no ambiente civil, para o qual não tinha sido preparado.

Após pensar muito e me consultar com a família, resolvi pedir demissão da Marinha no posto de 1º. Tenente, tendo sido o primeiro de um grupo grande de oficiais que, posteriormente, agiram da mesma forma.

Para mim estava claro, se a Marinha tivesse uma carreira com especialização em Tecnologia da Informação para Oficiais Intendentes, com certeza não teria saído da Marinha. Não havendo essa possibilidade, tinha que privilegiar a minha satisfação profissional. De nada adiantaria para minha vida ficar na Marinha e ser infeliz profissionalmente até me reformar.

A minha decisão não foi muito bem compreendida por alguns dos meus superiores (fora da DI-17). Foi entendida como traição à Marinha que investiu tanto em mim e eu não soube retribuir. Não era verdade, estava apenas buscando prioritariamente a minha satisfação profissional com todos os riscos e benefícios decorrentes. Como castigo pelo pioneirismo, paguei caro com trabalho diário fora do expediente na DI-17, durante o período de aprovação do processo de demissão (aproximadamente seis meses) e a aplicação de "operação tartaruga" no trâmite do processo de demissão na Diretoria de Intendência, ambos ordenados pelo Diretor. Os oficiais seguintes que tomaram atitudes semelhantes à minha, tiveram trâmite normal.

Após minha saída, permaneci vinte e seis anos como executivo de TI em empresas privadas, depois como consultor e atualmente sócio-diretor da empresa TESTING SOFTWARE LTDA – iTESTE.

Em resumo, todos os meus anos na Marinha foram importantes e felizes. Não posso dimensionar o que ganhei em aprendizado de vida, de trabalho de grupo, ética, liderança e conhecimento profissional, mas posso dizer que até hoje, fora da vida naval, ainda colho frutos dessa época. Mesmo tendo saído da Marinha, não lamento nem um dia da vida dos anos que passei no CN, na EN, como Guarda-Marinha e como oficial. Os meus chefes de turma, tanto nos dois anos do CN, como na EN, foram um exemplo para mim até os dias de hoje. Além deles, profissionalmente, devo muito aos meus sempre amigos da DI-17 e a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, contribuíram para minha formação.

A turma Quevedo ficará para sempre na minha memória.

Marinha, minha vocação

Fernando Manoel Athayde Reis, CMG (Ref°)

Introdução

Alguma coisa na folha de papel em branco minha frente me incentiva a falar sobre minha motivação para ser Oficial de Marinha.

Escrevi o título – Marinha, minha vocação – mas não estou certo de que uma carreira profissional como a que escolhi possa ser chamada vocação. Esta palavra, de etimologia latina (*vocatio–onis*), porta o significado claro de *chamado.* Algo, uma pessoa, um conjunto de situações ou circunstâncias *chama* alguém para seu caminho, e este chamado é *percebido* e *seguido*. Este chamado contém em si uma missão, extremamente bem definida, mas de esforço desconhecido para conseguir cumpri-la nesta hora.

Talvez, pelas circunstâncias acima, o conceito de *vocação* seja tão aplicado aos chamados de natureza religiosa. Nesta condição o chamado é interpretado como de natureza divina, e a dedicação é total, chegando à doação da própria vida.

Estas circunstâncias, também, de alguma maneira justificam *a priori* o emprego do vocábulo para a profissão naval: tem-se uma missão clara, cujo empenho para cumpri-la consome quem é chamado de maneira quase integral.

No entanto, como se dá este chamado? De onde vem, como é percebido, qual a reação que provoca? Não creio que alguém saiba responder, sem nenhuma dúvida, a estas perguntas. Mas creio que, descrevendo o ambiente físico e social que me envolveu na época em que se deu, alguma luz me iluminará, e talvez possa dar uma resposta.

O Ambiente Familiar

Sou filho único. Ou, talvez – uma idiossincrasia – quase único. Isto quer dizer que nasci como consequência do falecimento de meu irmão, ainda criança pequena, dada no tempo da Segunda Guerra,

quando faltaram antibióticos para tratar uma meningite; o desejo de meus pais de ter um único filho fez-me vir ao mundo, o homônimo de um sonho.

Meus pais eram ambos funcionários públicos, porém de profissões diferentes: ele, postalista (ainda existe esta profissão? – uma das carreiras do extinto órgão público Correios e Telégrafos); ela professora, formada pela Escola Normal, na época sob a tutela de Graciliano Ramos.

As orientações deles com relação à minha educação tinham dois horizontes distintos, apesar de, no fim, terem o mesmo significado prático: estudar, estudar e estudar...

Meu pai desejava que eu fosse diplomata. Na época, para entrar para o Itamarati, era desejável portar o título de Bacharel em Direito. Daí, meu pai me introduziu aos clássicos, fazendo-me ler os mais importantes, ainda no Ginásio. Ao mesmo tempo, colocou-me em duas escolas de línguas – Inglês e Francês, que, acreditava ele, seriam de grande utilidade para seu plano. O plano não se deu, mas como foram úteis...

Já minha mãe optava pela Medicina. Tendo um irmão voltado da Inglaterra com o título de PhD em Neurologia, ela se entusiasmava, ao imaginar o filho seguindo seus passos... até imaginava um consultório, no qual eu seria o médico assistente... E vinha mais estudo, cada vez mais...

Penso que é fácil imaginar o meu dilema. Mas ainda havia tempo a passar, pois isto começou quando eu estava lá pelos dez anos de idade. Faltavam quatro anos, e muitas outras experiências, para que eu pudesse me definir.

Fora dos Muros de Casa

Maceió, minha terra natal, fica situada aproximadamente no centro da costa do estado de Alagoas. Esta costa é totalmente dotada de lindas praias, naquela época povoadas por uma mistura de dunas e coqueiros, e de um arrecife que lhe é aproximadamente paralelo, algumas vezes afastado, outras vezes a poucos metros da praia,

como um colar que a natureza emprestava para realçar o que já era bonito.

O posicionamento da cidade é ao norte do estuário formado pelos canais de ligação das lagoas Mundaú e Manguaba com o mar. Neste estuário se encontra a ilha de Santa Rita, por onde hoje passa a estrada estadual que vai para o litoral sul.

Desta maneira – mar por toda a costa e, no outro lado duas belíssimas lagoas e seus manguezais – a cidade bem parecia uma península. O mar dominava todas as vistas da cidade, desde o alto dos Martírios até as lonjuras do Farol.

Cidade de casario colonial, de priscas eras. Povoada desde bangalôs avarandados de térreo e altas cumeeiras que cobriam mais um andar, até as modestas casas de taipa, porta e janela, sobrepostas ou não por platibandas, coladas juntas umas às outras, dando a impressão de uma colmeia multicor. Não se viam edifícios. Lembro-me de ter sido levado, ainda pequeno, para "viajar de elevador" num dos arranha-céus da cidade: cinco andares.

As casas eram situadas em ruas, quase todas sem qualquer proteção para viaturas: de barro, buracos por toda a parte deixados pelas chuvas, calçadas estreitas e assimétricas. Eu diria que um vigésimo da cidade tinha calçamento, feito de paralelepípedos, que eram utilizados pelas poucas viaturas a motor, e, principalmente, pelas carroças, charretes e cavalos, que eram os principais transportes que movimentavam a população.

Ah, ia-me esquecendo dos bondes... ligando os bairros mais distantes e passando pelo centro da cidade havia linhas de bonde, que serviam aos menos dotados financeiramente. Bondes comuns e o "taioba", que era rebocado e custava mais barato, para os menos favorecidos, entre estes nós, a rapaziada.

Maceió era pequena, igualando-se em tamanho com aquela em que atualmente resido – Resende: tinha por volta de 130.000 habitantes à época em que decidi seguir o meu caminho para a Marinha, em 1957.

A cidade, sob a ótica de infraestrutura, era razoavelmente bem dotada: tinha uma unidade de saúde pública, dois hospitais, duas

faculdades (uma de direito e uma de engenharia civil), meia dúzia de colégios (que na época ofertavam os atuais primeiro e segundo graus), dos quais um era público e de excelente ensino, e talvez umas vinte escolas primárias, todas públicas, lutando contra o analfabetismo que grassava na época.

Para o lazer, contava com o Teatro Deodoro (cópia modesta do Teatro de Manaus), meia dúzia de cinemas, e pelo menos duas festas de rua, montadas em praça pública: a festa de São João e a do Natal.

O Passar de minha juventude

Como fiz questão de frisar acima, os dias de minha juventude eram quase todos ocupados com os estudos, tanto no Colégio Diocesano Marista – que tinha a fama de mais exigente da cidade, apesar de particular – quanto com os estudos de línguas decididos por meu pai.

Mas, com toda aquela exuberância tropical, inteiramente de verde e azul provocada pelo mar, sempre encontrava seus instantes de atração: era a praia dos domingos de manhã, para um voleibol com os colegas; era o caminhar sobre os arrecifes, para ver mais de perto os golfinhos que quase sempre se aproximavam à busca de alimento na fauna da arrebentação; eram as jangadas, suas velas brancas enfunadas, rumando para os pontos da pesca do dia a dia; era o por do sol, que escrevia sobre a água seu traço amarelo que ia se avermelhando até que viesse a escuridão; era, já de noite, ficar no meio do canal formado entre o recife e a praia, para ver a passagem dos peixes que nos cercavam aos cardumes, subindo para as lagoas acompanhando a elevação da maré.

Enfim, o mar era a grande atração...

Mas, dentro do universo de chamadas – ou vocações – para o mar, havia várias opções. Porque atender à de ser um Oficial de Marinha?

A ausência da televisão, inexistente à época numa pequena cidade nordestina, restava o cinema como o grande contador de histórias, além dos livros. E foi destes dois meios de comunicação que partiu o meu chamado, este inevitavelmente em simbiose com o

ambiente de proximidade do mar em que eu vivia. É de lembrar que estávamos no período imediato do pós-guerra, e no cinema pululavam os filmes de propaganda, muitos americanos, outros ingleses, convocando os jovens para o serviço naval.

Foi no cinema que me coloquei na posição de um Comandante inglês voltando para casa e encontrando-a destruída, com sua família desaparecida pelo furor da guerra, no filme *Mar Cruel*; foi também no cinema que me descobri com o mesmo ideal de *Mr. Roberts*, convocado para a Marinha, e, lotado em um navio de transporte logístico, lutou o tempo todo para embarcar em um navio de guerra, onde foi encontrar a morte gloriosa no serviço da Pátria.

Os livros, supridos por meu pai – que ansiava me ensinar história para ser um bom diplomata – travei contato com a Tucídides, com a Guerra do Peloponeso; com Lepanto, com Trafalgar e Tsushima, com a batalha da Jutlândia e com o périplo heróico de Rodzestvensky, bem como com os combates da nossa Independência, com Riachuelo, Humaitá e nossos heróis.

Esta simbiose do mar real que banhava as costas ensolaradas de Maceió, com o mar virtual, imaginário e cheio de bravura, em que me via participando de tantos combates, consolidou o meu chamado – a minha vocação de optar por ser um homem do mar.

Marinha: a admissão

Ao tomar a decisão de ser Oficial de Marinha, não imaginava o quanto iria ser dura a caminhada. Na minha cidade natal não havia cursos preparatórios para nada, a não serem aulas de matemática – preparatórias para o concurso do Banco do Brasil e para Fiscal de Rendas – as profissões mais cobiçadas da época, ou os cursos de línguas.

Com estes recursos, enfrentei a minha caminhada. Ainda cursando o quarto ano do Ginásio, que me ocupava até nas manhãs de sábado, restavam-me o sábado à tarde e o domingo. Na Capitania dos Portos, obtive o programa para o concurso, incluindo os livros indicados para o estudo. Adeus praia, adeus conversa com os amigos até a noite na Avenida da Paz, adeus caronas de jangada, adeus

bate-bola, adeus namoradinha. Dali por diante, era estuar, estudar e nada mais.

Neste ponto, é necessário comentar a grandeza da doação de meus pais. Sabendo de minha decisão, ponderaram, mas nunca a ela se opuseram. Ao contrário, me incentivaram a cada esforço que fazia: compraram todos os livros indicados, me matricularam no curso preparatório de matemática acima citado (havia de ajudar em alguma coisa), e a todo o momento se colocaram à minha disposição para verificar meu aprendizado. Não sei se eu teria a mesma coragem se estivesse em seu lugar, sabendo que, se meu filho fosse aprovado para a Marinha, de certa maneira eu o estaria perdendo; no caso deles, o único filho que projetaram ter.

Marinha: uma vida

Entrei para o Colégio Naval aos quatorze anos; viria a completar os quinze em maio de 1957. Pouco podia me comunicar com a família; o telefone ainda era um recurso escasso, as longas cartas que escrevia para a família demoravam a ter resposta e as passagens nos períodos de férias eram dispendiosas, na fronteira dos recursos disponíveis de meus pais. Assim, posso dizer que a Marinha completou minha educação sob o ponto de vista familiar, enquanto me preparava intelectualmente para a carreira e para a vida.

Sou, então, um produto da Marinha. Além da formação básica, pertinente à carreira e executada pelo Colégio e Escola Naval, me foram dadas várias outras oportunidades, que carrego até hoje como bagagem positiva para a minha vida.

Foi-me dada as oportunidades de estudar Eletrônica, a um nível quase de engenheiro, e, pouco tempo depois a de fazer quatro cursos de aperfeiçoamento nos Estados Unidos, depois aplicando os conhecimentos adquiridos na Aviação Naval. Ainda nesta direção, fui estudar na Inglaterra, completando minha formação com o aprendizado correlacionado com os Sistemas de Armas das Fragatas.

Na ocasião dos estudos de Estado-Maior, outra oportunidade surgiu, permitindo-me fazer o Mestrado *strictu senso* em São José

dos Campos, tendo assistido cursos no INPE e no ITA, mas defendendo minha dissertação no primeiro.

Participei profundamente de novas tecnologias, trazidas pelo CASNAV, para onde fui designado, lá permanecendo por cerca de dez anos e saindo voluntariamente da carreira naval como seu Diretor. Durante este período iniciei minha experiência profissional como professor, ensinando na PUC do Rio de Janeiro. Ao sair da Marinha, continuei a servi-la, agora como Diretor Técnico de Empresa que, por quinze anos trabalhou em projetos navais, e formou uma geração de engenheiros que se dedicaram aos Sistemas Navais.

Continuando ainda meus estudos, fiz concurso público para o curso de Doutorado, também *strictu senso*, em Ciência Política na UFF, aplicando-me agora aos Estudos Estratégicos. Como um preito de gratidão à Marinha, defendi minha tese de PhD estudando os esforços da mesma para se tornar grande, através da *Absorção de Tecnologia no Reaparelhamento do Poder Naval Brasileiro*.

Obrigado, Marinha, minha vocação.

Porque entrei para a Marinha

Carlos Alberto Pimentel Mello CAlte (Ref°)

A maioria dos meus colegas de turma no Colégio Naval, jovens adolescentes de 14, 15 anos de idade, sempre tiveram o sonho de ingressar na Marinha, vestir aqueles vistosos uniformes e viver o charme de uma carreira plena de aventuras e emoções.

Em outubro de 1956, eu cursava o 2º ano científico no Colégio Estadual do Espírito Santo, em Vitória, e nem ao menos sabia da existência do CN ou de Angra dos Reis. À época, minhas preocupações se resumiam a terminar curso científico. Meu sonho era me formar em engenharia eletrônica, a carreira que idealizava para mim. Em Vitória, acabava de se instalar a 1ª faculdade de engenharia do Estado do Espírito Santo, mas, para minha frustração, só oferecia como opção o curso de Engenharia Civil, cujos professores, em sua maioria, eram os meus próprios professores do Colégio Estadual, o

melhor colégio público do estado. Para cursar engenharia eletrônica eu precisaria ir morar no Rio de Janeiro, onde moravam alguns tios, mas meus pais não teriam condições financeiras para bancar meus estudos. Todos em minha família estavam cientes dos meus planos e de minha decepção por não poder realizá-los.

Estava eu nesse impasse quando uma tia muito influente apareceu em minha casa com um recorte de jornal, minúsculo, que anunciava o concurso para o Colégio Naval, com inscrições prestes a se encerrar. Entre outras vantagens, oferecia aos candidatos que passassem no concurso hospedagem, alimentação, uniformes e, ainda "um pequeno soldo". Essa foi a deixa, a tábua de salvação a que me agarrei sem outras considerações. Nada de sonho, nada de convicção, apenas a solução prática de um problema que eu estava vivenciando. Com 17 anos de idade completados naquele ano, convenci minha mãe a permitir que eu corresse à Capitania dos Portos para me inscrever no concurso. Só então é que fui tomar conhecimento dos detalhes. Depois de inscrito, continuei, normalmente, a cursar o 2º ano científico até o seu término em novembro. Só então é que passei a me dedicar a estudar as matérias específicas do concurso, que não teve maiores dificuldades para mim em virtude da excelência do Colégio Estadual do Espírito Santo e da vantagem de ter sido bom aluno desde o início do ginásio. O fato de já estar cursando o Científico veio também a ajudar-me no início do curso do CN, pois algumas disciplinas não eram novidade para mim.

Não foi, portanto, um sonho de jovem que me levou à carreira naval. O entranhado amor que tenho hoje à Marinha nasceu de uma necessidade prática e nada romântica, mas foi curtido dia a dia, pouco a pouco, no CN, na EN, no convívio com os colegas, na Praça d'Armas, nas fainas de bordo, e, até mesmo nos longos quartos de serviço a bordo ou em terra, na solidão do Comando, na eterna busca por fazer melhor, na saudável competição dos exercícios e fainas e, sobretudo, no decorrer dos 40 anos e 6 dias de efetivo serviço que dediquei nossa querida Marinha.

Os Laranjeiras

Hélio Londres Trigueiro Barreto

1956

Dona Nalva!... Dona Nalva, tem um homem fardado aí fora! Alardeava a esbaforida doméstica, quebrando a quietude de uma modorrenta tarde de dezembro na ensolarada João Pessoa, Paraíba. Era um jipe cinza de onde saltara um moço de farda da mesma cor, restando no veículo um marinheiro ao volante. Apresentou-se à dona da casa como o Capitão dos Portos e viera pessoalmente trazer a notícia e parabenizar o jovem que lograra aprovação no exame de admissão ao Colégio Naval, estabelecimento de ensino da Marinha onde era ministrado o curso colegial. Fato singular, vez que naquela cidade a grande preferência dos jovens era pelo Exército. Ausente o pai, Juiz Corregedor em viagem de serviço. Após palavras esclarecedoras sobre a Marinha, cumprido o costume da região de oferecer um lanche ao visitante, despediu-se o oficial, depois de atiçar naquele garoto o espírito de aventura, já o fazendo sentir-se um próprio lobo do mar, cruzando oceanos, libertando donzelas das mãos de piratas...

Um certo General Leite, reformado, oriundo da arma de Engenharia, nos idos de cinquenta, fundou o Clube de Engenharia da Paraíba. Teve ele a ideia de patrocinar um curso preparatório às escolas militares. Os cinco alunos que o conseguiram concluir foram todos aprovados nos exames, quatro para o Exército e um para a Marinha. Excepcional índice de aprovação, que não se repetiu no ano seguinte. O novo presidente do Clube, um civil, por medida de economia – o extinguiu.

2006

No terraço de magnífica residência, Praia das Dunas, Fortaleza, do alto de uma colina dominando aquele verde mar cearense que tanto inspirou José de Alencar, conversa uma visita com o dono da casa Soarez, veja o quanto em duas gerações mudou esse Nordeste! Que maravilha está sua cidade, cosmopolita, menino de rua oferecendo pirulito, falando inglês. No nosso tempo de Marinha, você

se lembra, o fora de sede era uma obrigação de servir fora do Rio, a sede da Esquadra, a que todo oficial tinha que atender, inclusive como requisito para promoções. Era quase um castigo. Hoje, para servir no Nordeste tem é fila! A deterioração dos soldos dos militares, aliada à deterioração da qualidade de vida nos grandes centros, principalmente no que diz respeito à segurança e ao trânsito, contrastando com a crescente melhoria apresentada pelas capitais desta região; a organização dos órgãos oficiais de apoio e estímulo ao turismo, estruturando e capacitando a região para atender a um turista mais exigente, sofisticado, curioso a respeito de assuntos histórico-culturais. E nisso somos muito bons, a diversidade da nossa música, literatura, folclore... Você sabia, Soarez, que o Exército tem naturalidade pernambucana? Sei, sim, Barreto. Já li sobre isso. Pois é, cara, ele nasceu na Batalha dos Guararapes. É oficial, tem portaria e tudo do antigo Ministério do Exército. Isso até deveria ser mais divulgado. Ali, pela primeira vez na nossa história, brasileiros, sem nenhuma ajuda de Portugal, organizaram suas armas, derrotaram e expulsaram o poderoso invasor. Dizem até que para azar nosso. Não sei. O fato que os judeus expulsos de Pernambuco emigraram para os Estados Unidos, compraram dos índios a ilha de Manhattan e ali fundaram uma cidade a que denominaram Nova Amsterdã, posteriormente chamada Nova York. Aliás, esse capítulo da nossa história precisa ser mais esclarecido. Na verdade, quem invadiu o Brasil não foi a Holanda e sim, uma empresa privada, com Marinha e Exército próprios, a Companhia das Índias Ocidentais, a primeira multinacional a atuar aqui. Sede em Amsterdã, capital quase todo judeu, tanto que em Recife foi construída a primeira sinagoga das Américas. Ainda existem as ruínas, hoje restauradas e funcionando como museu, próximas ao cais do porto. Eu não sabia disso, Barreto. Mas voltando ao assunto Maurício de Nassau, nunca foi príncipe, nem holandês – era um conde alemão, o primeiro presidente daquela empresa no Brasil. Detinha ela o monopólio da comercialização, da exportação do açúcar aqui produzido. Daí seu lucro fabuloso. Vivaldino associou-se a um nativo, adquiriu inicialmente um navio e passaram a fazer o contrabando do açúcar, concorrendo com a própria Companhia. Programava o roteiro dos deslocamentos da sua esquadra fiscalizadora do litoral, de modo que nunca encontrasse sua embarcação; quando a esquadra ia para o norte, o navio dele ia para

o sul... E assim ganhou muito dinheiro. Já pensava até em fundar um império nos trópicos, do qual, evidentemente, seria o monarca. Mas seus patrões perceberam o golpe e o demitiram. Homem de visão, poliglota. Liberou o culto religioso, não perseguindo católicos, urbanizou Recife e a denominou Mauriceia, em sua própria homenagem. Rondava pelos quarenta anos quando por lá esteve. Retornando agora à atual realidade, membros de famílias tradicionais de Marinha, cariocas, que servem por aqui, por aqui mesmo ficam, após a reforma. Veja o Balloussier, Soarez, da nossa turma, por exemplo, hoje é radicado em Natal. Você acredita que um ex-Capitão dos Portos de Parnaíba, Piauí, carioca também, ao se reformar, ele e a mulher voltaram para lá? Ela, psicóloga, tocando uma próspera clínica. É mesmo, rapaz? Também pudera, aquela é uma cidade colonial, tipo Salvador, a segunda do estado. Clima excelente, às margens do delta do Parnaíba, o único do hemisfério sul, dezenas de ilhas, tudo virgem, como Deus criou.

1957

Janeiro.

Escola Naval, Ilha de Villegaignon, RJ, onde ficavam hospedados, querendo, os recém-aprovados candidatos ao Colégio Naval, enquanto eram submetidos aos exames de saúde e aguardavam o início do ano letivo, em Angra dos Reis. O Rio era uma festa aos olhos deslumbrados daquele adolescente, às vezes até incrédulo com o que via. Se for reprovado no exame de saúde, essa minha gagueira, não sei não... Mas mesmo se não passar, já terá valido a pena ter conhecido essa tão famosa Cidade Maravilhosa. A glamorosa Capital da República, sede do Governo, morada dos poderosos... A Cinelândia era um mundo. Um Novo Mundo. Tanto Senador, Deputado, Ministro, artista de cinema e teatro que dava até medo! Gente que só vira em fotografia de jornal, ou naquele noticiário cinematográfico que antecedia a exibição dos filmes. No Teatro Rival, na Senador Dantas, Renata Fronzi, Iris Bruzzi, Vera Gimenez, atrizes de rebolado, tipo de encenação em que não se procurava ver arte, mas formas femininas. Que violões! Jece Valadão personificava o nome da peça encenada - Os Cafajestes. Altemar Dutra, o grande boêmio da época, quando boemia era um estilo de

vida. Existiam até locais onde se pagava para dançar!, como o Dancing Brasil, nas proximidades do Senado. O imponente Hotel Serrador, onde era realizado o concurso de Miss Brasil. A Taberna Azul, restaurante frequentado por grande parte do plenário da Câmara e do Senado. Um eterno desfile de sons e imagens, aos olhos extasiados daquele jovem garoto de dezesseis anos de idade. Era um sonho: Corcovado, Pão de Açúcar, Copacabana... Deus do céu, tanta mulher bonita! Quase nuas! O paraíso não pode ser melhor que isso. Souza, olha que desmantelo aquela ali!... O Mollick, de queixo caído. O sexo desperto – e bem desperto – tão estimulado e tão reprimido. Tantos rapazes altos, boas-pintas, halterofilistas. E elas nem tomavam conhecimento da despercebida existência daqueles pobres coitadinhos... Registrava Barreto seu espanto em carta para a família que em quase todo quarteirão daquela cidade existia uma academia de ginástica, hábito que ainda não havia chegado à sua região. O culto ao corpo por homens e mulheres, tudo coerente com a beleza da natureza tropical que emoldura a cidade. O Rio é cidade-mulher, para ser contemplada e amada. Curvas em harmônica concordância: montanhas e morros, ilhas, baía, lagoa, túneis, praias de suaves reentrâncias... Uma profusão de sinuosidades, que são a matéria-prima do feminino, enquanto a reta é do masculino. Mas duas coisas em particular chamavam sua atenção. Primeiramente, a beleza, o charme, a sensualidade da mulher carioca, tão cantada em verso, prosa e música. Mollick, você já viu tanta mulher bonita assim? Que coisa, hein? Novamente o Souza. Depois, a alegria, a informalidade, o espírito brincalhão, a facilidade de se comunicar, de chegar ligeirinho ao coração, de maneira espontânea e familiar, que tinha aquela gente... Bem diferente das pessoas com quem convivera, muito fechadas em si, sérias, na maioria das vezes por timidez, o que frequentemente era confundido com orgulho, lá para aquelas bandas do Norte. Debutava na moda gastronômica o galeto ao primo canto, servido sem talher, comia-se com as mãos. Lá na minha terra, até vaqueiro e lavrador usa colher! Mamãe, como esse povo daqui é mal-educado, come com as mãos! Em uma carta para casa.

Durante os licenciamentos gerais bimensais que existiam no Colégio, somente lá permaneciam os alunos dos estados: Os laranjeiras. Para o carioca de então, quem não fosse do Rio, capital

da República, era dos estados. Na gíria militar, quem permanecia em quartel por não dispor de casas de parentes para aonde ir, quando dos licenciamentos e feriados. Termo nascido nas casernas do Exército e posteriormente estendido às outras forças.

O Vice-Diretor tinha duas filhas adolescentes, lindas, lindas, que aproveitando o deserto em que se transformava o Colégio por ocasião dos licenciamentos, vinham tomar banho de sol no píer. Nosso herói ficava boiando próximo ao cais, a puxar conversa com aquelas misses, que, educadamente, não lhe negavam dois dedos de prosa e até deviam achar bom ter com quem falar. Dizia ele, ensinando-as a gravar seu prenome veja, é fácil de decorar, ô dá dez... ô dá cem... ô dá mil... Odamil... E com aquela conversa sem nexo, ganhava muita garota! As filhas do Vice certamente não, também o que em nada o afetava, porque ele era persistente, incansável, compulsivo. Frequentemente dava-se bem, com aquele seu jeito desajeitado e aparentemente inocente. Fenômeno comportamental já previsto muitos anos antes por Machado de Assis, que propriamente não foi uma autoridade na matéria, porque um apaixonado pela esposa, Carolina, a quem dedicou um dos mais belos sonetos da língua portuguesa. Costumava ele dizer que as mulheres pertencem aos homens mais atrevidos. Pra que é que Machado de Assis foi dizer aquilo?... Foi o suficiente: Lima seguiu à risca suas ideias, comprovando a teoria daquele que, não entendendo de muitas mulheres – entendia bem só da sua – era, porém, professor de comportamento humano, garimpeiro de sentimentos, os mais subterrâneos e camuflados. Muito embora, há quem defenda, não ter existido só uma Carolina no mundo...

Já na Escola Naval, nas saídas de finais de semana, os laranjeiras trocavam a farda pela roupa civil no guarda-bagagem do Aeroporto Santos Dumont, cujo gerente, um carioca geneticamente simpático e alegre, permitia utilizar. Antes de trocar a farda, ainda de jaquetão, espadim, luvas de couro, aquele uniforme com que qualquer um fica irresistível, o Lampião cearense comprava rosas vermelhas e saía à caça de sua Maria Bonita, encarnada nas aeromoças que cruzassem seu caminho. A maioria agradecia, ainda caminhando, e aí se salvavam. Mas as que paravam e lhe davam alguma chance de falar, se arriscavam muito! Começavam a ser

envolvidas por aquela conversa arrastada, infantil e surpreendente, mas displicentemente sedutora. Aplicava o preceito financeiro de diminuir a margem e aumentar o volume de vendas. Se de vinte tentativas uma desse certo, ele já estaria no lucro.

Durante os licenciamentos bimensais do corpo de alunos para o Rio, o Colégio ficava deserto. A bordo somente aqueles que estavam cumprindo pena de reclusão e os laranjeiras Mollick, Lima, Barreto, Araújo, Sousa e, às vezes, Moreira e o Mello. Eventualmente o Ronald. Havia circulado entre os calouros um pequeno manual de etiqueta focando o comportamento à mesa, os procedimentos exigidos daqueles que viveriam situações onde se imporia sua observância. Acontece que o futuro chegou logo. O diretor convida os laranjeiras para jantar em sua residência. Convite era eufemismo. Na prática, uma ordem, ainda que honrosa de ser cumprida. Pelo amor de Deus, Mollick, vê para o Lima decorar aquele livrinho. Todinho. Voador do jeito que é, vai acabar fazendo besteira! O livrinho era um manual de etiqueta, distribuído a todos os alunos do primeiro ano.

O anfitrião era veterano da Segunda Guerra, CMG Jurandir Müller de Campos. A Marinha designa sempre para aquele cargo oficial de escol, folha de serviço impecável. Daquela turma, o colega Bastos, Aviador Naval também viria a ser diretor. O comando do Colégio Naval é uma das antessalas do Almirantado. O Comandante, à paisana, veio receber os alunos à porta da residência. Afável, de fino trato, aquele ar paternal. Sua esposa, então, D. Célia, aí nem falar! Delicadíssima, a beleza clássica de uma estátua grega. Pôs logo a classe à vontade, mandou o garçom - na Marinha, taifeiro - servir aperitivos: suco de tomate, uma azeitona espetada em um longo palito de metal, enquanto estimulava os convidados a falar de suas terras, e das impressões do Colégio. Já servira no Nordeste, de onde muito gostara. Mais tarde, acalmada a excitação dos pupilos, manda servir o jantar. Aquela parafernália de talheres e copos, porém já familiar a quem havia feito o dever de casa. Todas as atenções voltadas para Lima. Vez por outra Mollick cutucava a perna dele por debaixo da mesa, procurando frear a tendência, já então notada, de colocar os cotovelos sobre ela. À frente, a anfitriã, ouvindo todos com a máxima atenção. Finíssima até no ouvir. Atravessaram incólumes o jantar. É chegada a hora da sobremesa, o trivial Romeu e Julieta de

Marinha – queijo com goiabada. Desenvolto como ele só, dominando a cena, falando muito, gesticulando demais, garfo à mão, apesar dos chutes – por debaixo da mesa – do Mollick na sua canela, vendo a hora de acontecer o que, de fato, findou acontecendo. Revoltada por ser tão desafiada, a imemorial força centrífuga resolveu atuar fazendo com que a sobremesa espetada na extremidade do garfo, saindo pela tangente, num ponto da trajetória curvilínea descrita pela dita extremidade – em consequência dos impulsos periódicos imprimidos por Lima ao cabo do garfo – atingisse o prato de D. Célia e, nele resvalando, fosse cair sobre suas pernas. Silêncio sepulcral na sala, o taifeiro mal conseguindo conter um sorriso discreto que ameaçava brotar-lhe dos lábios. O anfitrião logo interveio, minimizando o incidente, jeito de amigo mais velho, deixa pra lá, Lima, essas coisas acontecem. Não tem problema não. O quanto não se divertiu aquele casal sem filhos presentes, após a saída dos convidados, comentando o ocorrido! Deve ter sido ótimo para eles quebrar a rotina de uma solidão a dois, naquela chuvosa e divertida noite de sábado, na serena Enseada Batista das Neves, que abriga o Colégio Naval.

No percurso de volta, uma diáfana garoa umedecia as faces joviais daqueles convivas, enquanto o sonífero toque de silêncio, delicadamente, insinuava-se lhes nos ouvidos. Naquela noite para eles tão fria, como frias todas as noites daquela época do ano, debaixo de seus cobertores, sonhavam vir a ser um pouquinho do Comte. Müller, do Comte. Skinner – o apolíneo Comandante do Corpo de Alunos. Maravilhosos sonhos da juventude sadia, tão belos, puros e espontâneos, que não podem ser alcançados pela complexidade das interpretações freudianas. Destemido Lima, companheiro de Colégio, Escola e Faculdade, onde quer que esteja, se ainda ensinando alguém a não esquecer seu nome, quero lhe dar aquele abraço de irmão... não de pai e mãe, porque este não se escolhe. Mas daquele eleito pelo sentimento, ao longo da campanha da vida. Um nome de destaque na galeria dos tipos inesquecíveis da juventude de quem com ele conviveu mais de perto. Quem não conhecesse bem o Comte. Müller poderia até se enganar com aquela exterioridade de delicadeza e bondade. Mas seus alunos sabiam que não era bem assim: Quem fosse a uma audiência no seu gabinete,

para julgamento e punição, sentiria uma outra realidade. Se a falta fosse grave e o acusado culpado, a punição de reclusão era coisa natural. Mas não sem convencer o faltoso da justeza da pena. A mão de ferro daquele oficial, de nome e disciplina germânica, desceria sem dó sobre a cabeça do culpado. Mão de ferro em luva de pelica, esse velho provérbio naval.

1958

Papai, eu tenho um colega de turma que também é filho de juiz, do Maranhão. Aliás, desembargador. Ah, é meu filho? Dizem que São Luiz é a cidade do Brasil onde se fala o português mais correto, sabia? É considerada a Atenas brasileira. Passe a observar a concordância e regência verbal desse seu colega. Aprenda. De volta das férias, o Moreira: Barreto, foste a muitos assustados? Assustado era o nome no Nordeste das festinhas familiares feitas sem planejamento, de improviso, para as quais se levavam salgadinhos, bebidas, namorada, ou para onde se ia tentar ganhar uma. Essa movimentação toda assustava os donos da casa, pais do anfitrião escalado. Daí o nome. Moreira, quanto você tirou nessa prova de física, a do satélite artificial? Quatro. E tu, quanto tiraste? Um pouquinho mais, quatro e meio. Viste o quanto Quevedo teve? Acho que foi nove. Deve estar contrariadíssimo, para ele uma nota baixa! O cara é bom mesmo. É bom em tudo, rapaz, em todas as matérias e nos esportes. Veja você, entrou aqui no primeiro lugar e vai terminar a Escola assim, não tem quem tire dele não. Por outro lado, há uma meia dúzia aí que pensa ter Deus na barriga. Mas é isso mesmo. Os russos inventam de lançar o Sputinik e nós é que pagamos o pato. Lá vem o professor Spencer dificultar nossa vida, com essa de cálculo de massa, velocidade de escape da trajetória e outras complicações. Barreto, mudando de pau pra cacete, como na nossa turma tem é gente cujos pais são nordestinos, não? Parece que eles chegam até nós com muito mais simpatia, até mesmo carinho. Também acho. Meu pai até me alertou sobre isso, que iria encontrar muitos cariocas de origem nordestina, cujos antepassados emigraram para cá e por aqui ficaram pela facilidade de adaptação, clima parecido, mar, a alegria da cidade. Cunha, pai alagoano, oficial do Exército; do Vidal, cearense; do Bastos, paraibano; do Waldeck, alagoano; dos dois Tourinhos, baianos. E por aí segue. E sabe por que existe essa

empatia, Moreira? É que nós fazemos-lhes lembrar pais e parentes. O sotaque a eles tão familiar, reavivando antigas construções gramaticais, palavras, expressões e jeito de falar que, lhes ressoando nos ouvidos, traz-lhes de volta a infância. Mudando de assunto, Barreto, tu já notaste como esse povo aqui do Rio usa pouco o diminutivo, em relação a nós, lá do Nordeste? Outro dia fui falar mãinha e fui gozado que só! Deve ser o hábito, não Barreto? Tu sabes se chegou lá pela Paraíba o bolero "Por que não paras relógio?" do Altemar Dutra? Era o Moreira Filho, de tradicional família Maranhense, de herói da Força Aérea nos céus da Itália, pianista de fama internacional, desembargadores... A personificação da seriedade e gentileza, aquele rapaz.

2012

A luz da lua nascente, tangenciando as copas dos coqueiros da praia de Maria Farinha, Recife, vinha banhar a vila de Nova Cruz, Igarassu. Na varanda de uma casa à beira do Rio Timbó, que separa este lugarejo daquela praia. Aqui para nós, realmente aconteceram muitos excessos no tempo da Revolução de 64... o que desapareceu de gente por esse Brasil afora não está no gibi, comenta o anfitrião, quando a conversa tangenciou o movimento militar de 1964. Não é bem assim, Barreto, interveio o Costa, um dos presentes, estávamos em uma guerra civil, de fato. Um lado querendo manter o poder, o outro, tentado tomá-lo. É a eterna luta em busca dele. O poder ainda é muito conquistado pela força, e não por vias democráticas. Quem o detém nunca o cede gratuitamente. Pode até fazê-lo em parte, dando concessões, mas objetivando mantê-lo. Está em qualquer livro de sociologia, o poder é o maior valor social, maior que a riqueza, e nada mais é do que a capacidade de imposição da vontade própria a outrem. Todo fato histórico há que ser analisado à luz da perspectiva do tempo e do espaço. A União Soviética assombrando o mundo, disputando a corrida espacial, provando que o comunismo era a solução para os problemas da humanidade. O mundo todo iria fatalmente se comunizar. Mas poucos observavam que, apesar de ser um regime tão bom, nunca foi implantado em lugar algum através do voto direto e democrático. Sempre pela força das armas, com muito derramamento de sangue. Estima-se que mais de quarenta milhões de pessoas foram mortas por conta dessa quimera, em volta do

mundo. Esses cálculos existem! Eu sei, e daí, Costa? O que tem isso a ver com as mortes e desaparecimentos ocorridos durante os governos militares? Chego lá. Calma, Barreto. Vou provar que existe um exagero muito grande, um enorme descompasso entre a realidade e a fantasia.

Vamos aos números, tão somente para compararmos as violências cometidas aqui e na Argentina, por exemplo. Por coincidência, estava lendo um livro hoje à tarde e atualizei um quadro nele existente sobre números de vítimas de revoluções em quatro países. É o Guia Politicamente Incorreto da Política da História do Brasil, de Leandro Narlock, ainda na lista dos mais vendidos. Lá o autor dá nome aos bois, quando detalha e prova as reais intenções dos diversos grupos que pegaram em armas contra o governo. Esclarece que a intenção deles nunca foi redemocratizar o país, conforme propagandeiam hoje. Seus objetivos eram, sim, instaurar uma ditadura comunista. Esses grupos até brigavam entre si, por divergências quanto ao modelo a ser seguido, se o cubano, o russo, ou o chinês... É só ler a história. Hoje, aqueles ex-guerrilheiros posam de heróis, democratas, que foram perseguidos e torturados pela Ditadura. Paladinos que queriam restaurar a democracia! Imagina se tivesse ocorrido, comparativamente, aqui no Brasil a mesma violência que ocorreu nas ditaduras de outros países da América do Sul, levando-se em conta as populações de cada um.

Vamos então comparar: Com Cuba, por exemplo, 7.000 mortos, para uma população média, no período, de 8.500.000 habitantes. Com a Argentina, foram 30.000 mortos para uma população média, no período, de 21.000.000 de habitantes. Ora, por cálculos ginasianos de uma regra de três simples e direta, considerando que o número de mortos e desaparecidos no Brasil foi de 428 para uma população média, durante os vinte e um anos de duração do regime militar, de 130.000.000 de habitantes. E o autoritarismo durou, no Brasil, 21 anos, enquanto que na Argentina, praticamente 7. Reconheço que ao se tratar de vidas humanas, de direitos humanos, comparações numéricas não valem. Pimenta nos olhos dos outros é refresco! Vá dizer isso para as famílias dos mortos e verá a reação!

Dom Paulo Evaristo Arns, cidadão acima de qualquer suspeita, Arcebispo de São Paulo, ainda no final do último governo militar, o do General Figueiredo, promoveu um levantamento completo, nominal, dos desaparecidos e mortos durante os governos militares. Chegou àquele número de 428. Os jovens deveriam ler o livro ***Brasil nunca mais.***

Por que tais fatos não são divulgados, perguntará algum curioso. Pode-se estabelecer um paralelo entre os nossos presidentes militares, que não passaram um só dia a mais no poder, com os festejados tiranos da América Latina que estão entronados há dezenas de anos, em certos países, instituindo a oligarquia como regime político, e que o governo do PT aplaude e apoia! Tem mais: todos os generais presidentes morreram com patrimônio compatível com seus soldos, e nada mais. As provas estão aí, são incontestáveis! Tão diferente de hoje!

Continuando: de que valeram as dezenas de milhares de cubanos que morreram no *paredón*? O que aquele país lucrou com isso? De quantos anos atrasou seu desenvolvimento? Quantas gerações sacrificadas? Em que local do mundo o comunismo deu certo? O último bastião, a China, há muitos anos abandonou os rumos originais da doutrina marxista. Vamos concluir:

Meu amigo Moreira, na época não sabia me aprofundar nos comentários sobre as especificidades da cultura nordestina, naquelas inúmeras conversas que costumávamos ter no píer do Colégio. Hoje, vou me arriscar: o abrandamento e amaciamento das pronúncias dos r e s duplos; a invenção no português brasileiro do uso em larga escala da próclise, emprestando à frase um quê de solicitude, ao contrário da imperatividade da ênclise. Dê-me um livro é uma ordem, ao passo que me dê esse livro é um pedido, como frisa Gilberto Freyre, em Casa Grande e Senzala; o abuso do diminutivo, que é a maneira de trazer pessoas e coisas até nossa intimidade e que por aqui se usa até depois de pronome de tratamento. O *você* aplainando distâncias sociais, nivelando pessoas. Tudo isso difundido pelo Brasil afora, umas regiões mais, outras menos. No Nordeste, todos esses fatores permaneceram mais presentes pela influência mais marcante do negro na formação da sociedade, aliado ao clima mais quente,

estimulando a indolência. Era das dedicadas mucamas que as crianças ouviam, desde a infância e pela vida afora, aquela linguagem amaciada, de débeis consoantes, fortes e abertas vogais, de tímidos r e s duplos, humanizada, rebelde aos ditames da gramática, mas induzida pelo sentimento, cheia de diminutivos, de uma carinhosa sonoridade. Lá, se diminutivos são usados até com santos, quanto mais com pais: Painho, Mãinha... Esse é o nosso amalgamado Brasil, com todos os seus contrastes, injustiças sociais, a multifacetada cultura, infinita diversidade, tantos altos e baixos, porém fundido por um único idioma; ungido pela secular ação catalisadora da Igreja Católica; pela presença vigilante da Maçonaria; o cuidado que sempre lhe dispensou a Coroa Portuguesa; forjado por suas armas, que nunca se ensurdeceram à convocação para a defesa da soberania nacional. Aí estão, Moreira, as respostas que não lhe dei há cinquenta anos. O tempo não é uma variação linear, invariável. Seu passar depende da velocidade do observador, da distância da massa... O próprio Einstein, quando instado a falar sobre a Teoria da Relatividade, explicou que se você coloca a mão sobre a chapa quente de um fogão, um segundo lhe parecerá uma eternidade. Quando se trata então do tempo psicológico, aí então nem pensar! Cada um tem seu tempo, sua maneira pessoal de senti-lo. Tempo que vai, tempo que volta, que chega ao futuro e retroage ao passado, com a mesma agilidade de um relâmpago rasgando a noite. Que tão rapidamente me transporta ao píer do colégio, onde ainda reencontro o Moreira e prosseguimos com a conversa interrompida há mais de meio século, que a mim me parecem apenas alguns segundos.

É finzinho de tarde de sábado no Colégio. O portaló, a entrada do prédio, agita-se com os preparativos para o Cerimonial da Bandeira.

O corneteiro toca Sinal para a Bandeira, exatos cinco minutos antes da hora prevista para o pôr do sol, momento exato em que ele some na linha do horizonte, variando diariamente, dependendo do local, e do dia do ano. Dados tabelados pelo Observatório Astronômico Nacional e obrigatoriamente disponíveis em todas as organizações terrestres da Marinha. No mar, o Oficial de Serviço calcula astronomicamente, o instante do pôr do sol, de acordo com a posição geográfica do navio.

Um marinheiro iça na adriça de bombordo do mastro da bandeira o galhardete PREP, abreviatura de preparação, alertando para o evento que se aproxima.

Formam nas proximidades do mastro da Bandeira o Oficial de Serviço, o corneteiro, a guarda de honra e mais um outro marinheiro, este descoberto – sem caxangá – em sinal de respeito, guarnecendo a adriça da Bandeira Nacional.

Decorridos três minutos, sob ordem do Oficial de Serviço, o corneteiro toca Primeiro Sinal.

Um minuto após, Segundo Sinal.

Então, o Oficial comanda, *Sentido* ao dispositivo de pessoal então formado, que estava em posição de descansar, e verifica se nas proximidades existe alguma autoridade.

Naquele sábado o Vice-Diretor estivera trabalhando em seu gabinete e no momento encontrava-se deixando o prédio, perto do portaló, um pouco distante do local da cerimônia.

A ele dirige-se o Oficial, em voz clara e alta:
— Permissão para prosseguir com o cerimonial!
— Prossiga!

Uma voz ouve-se no silêncio absoluto, a do sinaleiro, alta e lentamente:
— Arriou! (no mar, significa que o navio capitânia arriou o galhardete PREP)

O sol se pôs, consoante a tabela do Almanaque Náutico, embora sua luz ainda ilumine tangencialmente a atmosfera. O galhardete PREP é arriado, rápido, pelo marinheiro dele encarregado.

Automático, o corneteiro emenda o Terceiro Sinal.

Imediatamente o Oficial comanda:
— Em continência!

O corneteiro toca:
— Apresentar armas!

O Oficial de Serviço ordena:
— Arria!

Iniciam-se os toques de apito e corneta – concomitantemente – enquanto se dá o arriamento.

Os militares presentes prestam continência à bandeira, coincidindo o término do toque com o final do arriamento.

O corneteiro toca:

— Ombro arma!

Desfazem-se as continências.

A bandeira é cuidadosamente dobrada, para que não encoste ao chão, e o Sargento mais antigo, batendo continência, dá ao Oficial de Serviço a faina por concluída.

O Oficial de Serviço dirige-se ao Vice-Diretor, o mais antigo presente, em voz alta e clara:

— Boa Noite!

— Boa Noite! Responde a autoridade que presidiu a cerimônia.

A formatura é desfeita.

O cerimonial encerrado.

Rotina seguida diariamente em todos os navios e estabelecimentos da Marinha, desde quando foi fundada a Nação. Então, emocionante, não, Moreira? E, sim, rapaz, mas vamos para o pátio interno, que logo mais o corneteiro tocará rancho. Uma gaivota que no topo do mastro a tudo assistira, curiosa e em silêncio, levanta voo e ruma em direção ao morro sempre verde que domina a enseada Batista das Neves. O silêncio volta a envolver o Colégio Naval. Ao longe, o cansado matraquear do motor de uma traineira voltando da pesca. Daquele píer, nosso companheiro de anos, a porta de entrada e saída do Colégio – por onde chegamos jovens imberbes, e de onde partimos, rapazes, para Escola Naval – dava para se ver o timoneiro, atento, aproando o canal de entrada do porto de Angra dos Reis.

O Chefe de Classe da Turma Quevedo

Claudia Quevedo Lodi*

O convite para escrever um relato sobre a vida e as experiências de meu pai, Carlos Peres Quevedo, foi uma grande honra.

Pessoa de caráter, honestidade e dedicação ao trabalho, meu pai sempre foi um exemplo para nós. Dotado de grande inteligência e força de vontade, desde muito pequeno revelou-se um ótimo trabalhador e estudante. Filho caçula de uma dona de casa, Alita, e de um pedreiro e mestre de obras, Pelayo, ia para a obra ajudar seu pai a construir casas em Niterói.

Carlos Peres Quevedo, obteve bons resultados em sua vida acadêmica destacando-se desde cedo. Ao concluir seu curso Primário classificou-se em primeiro lugar no concurso de Admissão ao Ginásio concorrendo com crianças de todo o estado do Rio de Janeiro.

Alguns anos mais tarde, um amigo, Aguiar, que cursava o primeiro ano do Colégio Naval enviou-lhe uma carta contando como era a vida na Marinha e como seria possível continuar seus estudos na Escola Naval e, posteriormente, cursar Engenharia. Animado com as notícias enviadas pelo amigo, meu pai resolveu prestar o concurso para o Colégio Naval. Meu avô contou a novidade aos seus amigos que o desanimaram dizendo que filhos de operários não passavam nesse concurso. Em 1957 meu pai ingressava na Marinha do Brasil classificado em primeiro lugar no concurso de admissão ao Colégio Naval. Era o início de sua vida militar: saía da casa de seus pais, onde era o filho caçula de três irmãos, e passava a ser o chefe de classe de sua turma, NIP 57.0001.1 Novas responsabilidades, novos amigos que o acompanhariam por toda a vida, compartilhando bons e maus momentos. Ainda no Colégio Naval, tentou jogar futebol, mas o jogo era muito duro e teve receio de machucar-se. Gostava de remar as canoas canadenses para explorar a bela região de Angra dos Reis.

* Claudia Quevedo Lodi é Engenheira de Telecomunicações, Professora e Doutora. Leciona na Escola Naval.

Na chegada à Escola Naval, entraram para a turma novos amigos, muitos oriundos do Colégio Militar, outros da EPCAR ou da vida civil. A turma do Colégio Militar torcia para que o chefe de classe fosse o Aspirante Magarinos. Ainda assim, meu pai se manteve como 01 durante toda sua carreira na MB.

Esteve presente na inauguração de Brasília e dançou com as duas filhas do Presidente Juscelino no baile, Marcia e Maristela.

Durante seu último ano como Aspirante da EN, participou de uma viagem para conhecer a Academia Naval de Annapolis nos Estados Unidos. Ficou encantado ao ver a organização da Academia. Observou que os calouros eram tratados com muito respeito e que eles não andavam, corriam. Tal prática foi incorporada à nossa Escola Naval. Hoje em dia os calouros da EN se movimentam correndo até o dia em que recebem o Espadim.

Em 1961, participou como ator principal do filme *Sentinelas dos Mares*, representando a vida de um Aspirante na Escola Naval. Esse filme foi produzido pela Marinha para ser apresentado nos cinemas como propaganda para estimular os jovens a se interessar pela vida naval, com roteiro de Luis Felipe Magalhães, autor do hino homônimo da Escola Naval. Originalmente produzido em 35mm para o cinema, anos mais tarde meu pai providenciou a conversão para fita de vídeo em VHS. Meu marido o converteu para DVD e em 2011 um Aspirante, meu aluno, o colocou no *YouTube* com a chamada "Escola Naval, GM Quevedo". Desde então, o filme já teve mais de 17 mil visualizações. Para nós representa uma relíquia de família. Link para o filme:

https://www.youtube.com/watch?v=Ooi_FcbBXtA

Ao final de seu curso na Escola Naval, Carlos Quevedo foi agraciado com diversos prêmios escolares e recebeu sua espada das mãos do então Primeiro-Ministro Tancredo Neves, uma vez que o regime na época era parlamentarista.

Em 1962, fez seu estágio de adaptação à vida de bordo como Guarda-Marinha no NAeL *Minas Gerais*.

Em 1962 fez sua Viagem de Instrução de GM a bordo do Navio-Escola *Custódio de Melo* passando pelos portos de Vitória, Recife, Lisboa, Cadiz, Londres, Copenhague, Helsinki, Estocolmo, Hamburgo,

Amsterdã, Le Havre, Nova York, Vera Cruz, Belém, Manaus, Recife, Salvador, Porto Alegre e de volta ao Rio de Janeiro.

Casou-se com sua prima Rosemary, minha mãe, em fevereiro de 1963 e tiveram três filhas: Gardênia (Cirurgiã Dentista, nascida em 1964), Cláudia (eu, Engenheira de Telecomunicações e Professora Dra., nascida em 1965) e Renata (Jornalista e Designer, nascida em 1974). De cada filha tiveram um neto: Patrícia (Advogada, nascida em 1985), Ursulla (Advogada, nascida em 1993) e Leo (Estudante, nascido em 2010). Todas nós seguimos os conselhos de nossos pais sobre termos um só filho para que nos sobrasse tempo para a vida profissional.

Em 1963, serviu por pouco tempo no NV *Jutaí*. De lá seguiu para sua segunda Viagem de Instrução. Desta vez, a bordo do Navio-Escola argentino *Libertad*, que então partia em sua viagem inaugural.

No navio argentino, ficou muito amigo do americano Joseph Strasser. Estiveram juntos visitando Berlim Oriental e ficaram muito impressionados com o clima de austeridade atrás da Cortina de Ferro. Essa amizade persiste até os dias atuais.

Ao retornar, em início de 1964, serviu no NV *Jutai*. Nesta época, todos os Oficiais que se inscreveram para o concurso do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais foram enviados para fora de sede. No caso do meu pai, foi Corumbá. E lá foram eles, meu pai, minha mãe e minha irmã mais velha Gardênia, então bebê quatro meses. Meus avós maternos foram juntos para ajudar minha mãe a se instalar com sua bebezinha. Meu pai cedeu sua passagem de avião para minha avó e foi por via rodoviária com meu avô, na Kombi do amigo Mendonça, dentista de Marinha. A viagem de Kombi para Mato Grosso foi uma aventura! Pararam para obter informações e o morador local respondeu: "Mato Grosso? Depois de São Paulo não tem mais nada!" Desse curto período de sete meses ouvi diversas histórias. Como não havia casa disponível na base, alugaram uma na cidade. A água era muito barrenta e as fraldas ficavam avermelhadas, então meu pai instalou um filtro com alta pressão para filtrar a água da casa. Havia insetos enormes no caminho do cinema na cidade.

Passado o período em Corumbá, houve o Concurso para o Corpo de Engenheiros. Cursou a Engenharia na PUC – Rio. Em 1965, mudaram-se de Niterói para o Rio de Janeiro para ficar mais perto da universidade. Como meu pai estudava o dia todo, minha mãe cuidou da mudança. Esse foi o ano em que eu nasci. Durante a graduação em Engenharia, trabalhou como monitor e em seguida foi convidado a lecionar na PUC-Rio. Era o início de sua vida como professor, em 1969.

Em agosto de 1969, foi transferido do Corpo da Armada para o Corpo de Engenheiros, servindo como engenheiro na DCEM – Diretoria de Comunicações e Eletrônica da Marinha. Em 1970, acumulou a função de instrutor no Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais. Em 1971, esteve por duas vezes na Suíça, na Delegação Brasileira à Reunião Conjunta Especial dos Grupos de Estudos do Comitê Consultivo Internacional de Rádio (CCIR) da União Internacional de Telecomunicações (UIT), onde obteve Citação Meritória de louvor. Nesse Comitê se negociavam internacionalmente o uso das frequências nos satélites, tecnologia inovadora da época.

Em 1971, prestou o concurso para o Quadro do Magistério da MB. Nesse Quadro o posto máximo era o de Capitão-de-Mar-e-Guerra, portanto, abriu mão do Almirantado. No entanto, havia uma maior disponibilidade de horários para lecionar em outras instituições.

Na Escola Naval, foi professor de quarenta turmas: de 1971 ao fim de 2010. Foi professor do atual Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Leal Ferreira.

Abraçou a carreira de professor com amor: além da EN, foi professor do curso de Engenharia da PUC – Rio, onde fui sua aluna, da UFRJ onde foi professor do meu marido, e também da Universidade Santa Úrsula. Como professor revelou seu grande talento para o ensino. Lecionava em quatro instituições simultaneamente e ainda encontrava tempo para estudar e brincar conosco à noite. Um pai espetacular! Sempre presente em nossas vidas.

Tendo meu pai como exemplo, segui sua profissão como engenheira de telecomunicações e posteriormente como professora da Escola Naval. Um momento marcante em nossas vidas se deu

durante minha formatura de graduação em Engenharia, quando meu pai, professor homenageado pela minha turma me entregou meu diploma de graduação em engenharia.

Trabalhamos juntos como professores da Escola Naval durante 22 anos. De 1988, ano de minha posse, até sua aposentadoria compulsória em 2010 ao completar setenta anos de idade. Durante esse período, estreitamos ainda mais os fortes laços de pai e filha. Com meu pai aprendi que professor não é o que ensina fórmulas ou regras, mas o que questiona e desperta para a realidade é aquele que ensina a pensar.

Autor de muitos livros didáticos adotados em várias universidades. Os livros são: *Eletromagnetismo* (McGraw-Hill, 1977); *Circuitos Elétricos* (Guanabara 2, 1983); *Eletromagnetismo* (Loyola, 1993); *Matemática Superior* (Interciência, 1997); *Cálculo Avançado* (Interciência, 2000); *Circuitos Elétricos e Eletrônicos* (LTC, 2000); e *Ondas Eletromagnéticas* (Pearson, 2009), do qual tive a honra de ser coautora.

Em 2015, recebeu homenagem do Comandante da Escola Naval, CA Campos.

Os valores éticos transmitidos por meu pai me ensinaram que, com retidão, trabalho e estudo podemos alcançar nossos objetivos.

Finalmente, agradeço aos membros da Turma Quevedo a honra concedida para que eu escrevesse sobre meu pai.

Figura 1: Visita à Refinaria de Cubatão em 1957.

Figura 2: Time de basquete do Colégio Naval, em 1957.

Figura 3: Quevedo recebe sua espada das mãos de Tancredo Neves.

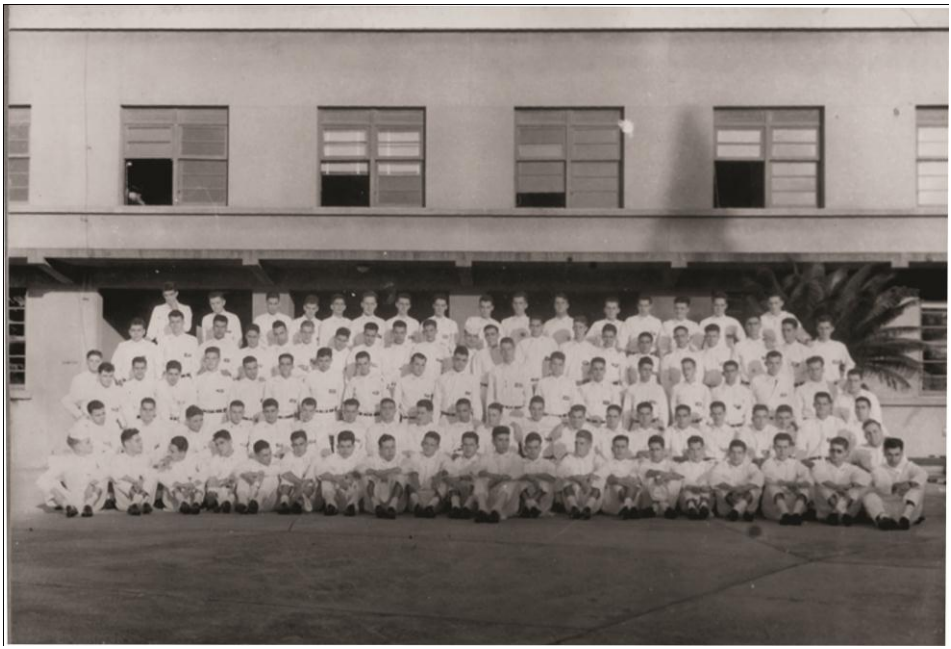

Figura 4: Na véspera da formatura, em dezembro de 1961.

A nossa Turma

Ronald Cardoso Guimarães, CMG (Refº)

A Turma Quevedo nasceu em março de 1957, quando 189 jovens entusiasmados cruzaram o portão principal do Colégio Naval, em Angra dos Reis – RJ. A ela se agregaram os repetentes das turmas de cima, tanto no CN quanto na Escola Naval, e os que ingressaram diretamente na EN, em 1959.

De um total de 360 colegas que algum dia pertenceram à nossa Turma, 21 deixaram a carreira no Colégio Naval, 65 deixaram-na na Escola Naval, 62 passaram a pertencer a outras turmas. Atualmente, 116 integram a Associação Turma Quevedo – ATQ.

O Xavier incumbiu-me de resumir a trajetória da Turma, o que após 60 anos ocuparia alguns livros, portanto, julguei melhor atentar para as particularidades de nossa Turma, onde difere das outras. Começo pelo nome que tomamos emprestado do Comandante-Aluno Carlos Peres Quevedo que, desde o concurso para o Colégio Naval até a formatura como Oficial, sempre foi o Primeiro e portanto, mais do que justo que dê nome à Turma. Não pesquisei se há casos semelhantes nas outras turmas, se houver deve ser raro.

1. Praça Especial

Aquartelamos na Escola Naval em janeiro de 1959 para o período de adaptação com ênfase no preparo físico, mas como a maioria vinha do Colégio Naval, este período transcorreu normalmente, exceto por algumas surpresas como contornar a nado a ilha de Villegagnon. Iniciado o período escolar, a expectativa era o mês de maio onde haveria a solenidade de Entrega dos Espadins e aí sim, nos sentiríamos verdadeiros Aspirantes. Existia, também, conforme relato dos veteranos, o perigo do 2º ano que era o mais exigido e dentro dele a disciplina "Mecânica dos Sólidos", ministrada pelo então CC SIMCH, o terror dos Aspirantes, devido ao alto índice de reprovação. Eram estas perspectivas no início do Curso na Escola Naval.

1.1 Particularidades da Turma

a) O período de 3 anos

O curso da EN realmente exigiu muito, porque estava comprimido em 3 anos. Durante o desenrolar, fomos informados que nossa Turma seria a última a se formar em 3 anos e que a partir daí o curso seria de 4 anos para todos, inclusive Fuzileiros e Intendentes que se formavam em 2 anos. Como consequência, na nossa Viagem de Instrução no NE "Custódio de Mello", sobrou o espaço correspondente ao alojamento de IMs e FNs da nossa turma, que foi transformado em Praça D' Armas dos Guardas – Marinha o que será comentado mais adiante.

b) O Extraclasse, a SAPEN

O dia a dia das aulas não nos trouxe grandes surpresas, pois seguia o padrão do Colégio Naval, mas o extraclasse apresentava diferenças. Havia cerca de 15 grêmios recreativos para uso dos Aspirantes que se associassem pagando mensalidades a cada um que escolhesse; cito alguns: Violão, Xadrez, Caça Submarina, Tiro, Rádio, Datilografia, Fisicultura, Inglês, Francês e outros, mas nenhum deles representava o Corpo de Aspirantes como já acontecia na AMAN e na AFA. Alguns colegas, comigo, julgamos que deveria haver um único Grêmio com uma única mensalidade e os existentes tornar-se-iam departamentos deste, com a vantagem dos Aspirantes se associarem a apenas uma agremiação e usufruírem de todas as atividades, além de passar a existir uma representatividade do Corpo de Aspirantes.

Passamos os 3 anos debatendo o assunto e após muitas discussões, principalmente no meu camarote – para tormento do Antônio Fernandes (Tonico) que era o chefe e queria estudar – e aí surgiu o Regulamento da Sociedade Acadêmica Phoenix Naval, SAPEN, que foi entregue em dezembro de 1961 ao Comandante-Aluno Quevedo que, tendo concordado, encaminhou ao CF BONOSO, nosso Comandante do Corpo de alunos.

Em maio de 1962, cinco meses portanto, da entrega oficial do documento que regeria nossa Associação, tomamos conhecimento durante a Viagem de Instrução, que havia sido fundada a SAPEN e tivemos certeza de ser o nosso projeto pois adotaram o nome

Sociedade Acadêmica Phoenix Naval como havíamos sugerido, por tratar-se de um nome tradicional, aproveitado que foi do antigo Grêmio Literário, e no organograma também não constava o Grêmio de Vela, o único que ficou independente por necessitar de verbas orçamentárias, conforme nossa sugestão. Estas duas coincidências confirmaram que foi adotado nosso projeto original e nos demos por bem recompensados de termos idealizados esta Associação que permanece ativa até hoje.

c) A Regata Escola Naval – Adoção do Símbolo

Fomos designados, eu e o saudoso Ferraz (que nomina nossa Estação Antártica) para organizá-la naquele ano de 1961.

Seguimos o padrão tradicional e a Regata realizou-se normalmente, como de costume. O Ferraz resolveu criar um símbolo para a Regata daquele ano, que veio a se tornar permanente e hoje é também o símbolo do Grêmio de Vela. Trata-se de duas velas balão entrelaçadas, uma listrada de encarnado e branco e a outra de amarelo e preto e que vige até hoje.

d) A viagem de Guardas – Marinha de 1962 – A Praça D' Armas dos Aspirantes

Com consequência do aumento do curso para 4 anos, na nossa viagem não havia Intendentes e nem Fuzileiros, pois o pessoal da nossa Turma já havia se formado e viajado em 1961 com a Turma de cima. Assim, sobrou um alojamento na popa que o navio destinou a ser a Praça D' Armas dos Aspirantes; como não havia IM a bordo, as funções colaterais deste Corpo passaram para nós e, dentre elas, o Ferraz assumiu o Rancho e a mim tocou organizar a Praça D'Armas e o respectivo bar, escolhidos que fomos pelo Chefe do Departamento de Guardas – Marinha, nosso saudoso e então, CF Ézio Seize.

Coloquei ao Comandante Ézio uma sugestão, qual seja, que o bar funcionasse 24 horas em regime de "Self-Service", inclusive para pagamentos de despesas. Aceita a condição, consegui o mobiliário da Praça D'Armas e organizei o bar nos moldes pretendidos, adestrando os nossos dois taifeiros, Agamenon e Isaac, de como proceder. O pagamento era feito por tíquetes que os Guardas-Marinha adquiriam antecipadamente e colocavam o valor correspondente da compra em

uma urna; caso não dispusessem de tíquetes no momento, havia uma prancheta onde era lançado o valor da compra que após efetuar o pagamento, o próprio cancelava sua despesa. O bar funcionou como esperado, 24 horas por dia com sucesso absoluto, numa demonstração de caráter e honestidade de nossa Turma, que não tenho notícia de ter se repetido em outras viagens.

Na última noite da viagem, após ter concluído o balanço do Bar e comprovado junto ao Intendente e ao Comte. Ézio Seize, sobrou muito material que já estava pago. Estávamos fundeados na Ilha Grande e resolvi fazer um "open bar" naquela noite e até gente que não bebia participou daquela festa. Resultado, alguns se excederam e o caso mais curioso foi do colega que tendo passado toda a viagem com a aliança de noivado no dedo, nessa noite após a festa, ao tomar banho, deixou a aliança cair no ralo. No dia seguinte teve que explicar para a noiva o fato, e parece que foi aceito, pois o casório se consumou.

Participaram daquela viagem de Instrução, todos convidados pela Marinha do Brasil, quatro representantes de Marinhas Amigas– de Portugal, Argentina, Paraguai e México, respectivamente. Participaram, também, um jornalista, um representante do Banco do Brasil, e um funcionário da Petrobrás. Este, o Sr. Boechat, nos apresentou interessantes palestras sobre o petróleo e suas implicações na geopolítica mundial. O NE "Custódio de Mello" foi o primeiro navio da Marinha a ser abastecido, nos portos de escala, pela Petrobrás, que iniciava naquele ano, suas atividades no lucrativo negócio da distribuição de combustível, antes restrito às empresas multinacionais.

Importa registrar que a oficialidade e os guardas-marinha mantiveram, durante toda a viagem, o melhor ambiente de camaradagem e respeito recíproco.

2. O Oficialato

Ao término da viagem, em fins de 1962, embarcamos em bloco nos navios da Marinha Mercante, atendendo as necessidades ocasionadas pela greve dos Oficiais de Náutica, greve que terminou em março de 1963.

Em seguida, embarcamos nos navios da Esquadra e muitos seguiram para o Nordeste para atender à mobilização da "Guerra da Lagosta". No ano seguinte, 1964, passamos pela experiência da Revolução de 31 de março e suas consequências. Nossa turma foi bastante exigida naquele período e, junto com os colegas das demais Forças Armadas, contribuiu para a restauração da Democracia que estava sendo ameaçada.

A década de 1960, além do já citado, nos contemplou também com o recebimento dos Contratorpedeiros classe FLETCHER, nos Estados Unidos e na década seguinte, das Fragatas Classe UNIÃO, construídas na Inglaterra. A década de 1980 foi a dos Comandos, quando vários colegas assumiram o Comando das principais unidades de nossa Marinha.

Na década de 1990, nove colegas do Corpo da Armada, dois do Corpo de Fuzileiros Navais e três do Corpo de Intendentes atingiram o Almirantado. São eles: Ostwald, Antônio Fernandes, Asclepiades, Pimentel Mello, Cândido, Mac Dowell, Giffoni, Luiz Sergio, Taveira, Abraham, Bezerra, Batista, Veiga Cabral e Jorge Lopes. O único que chegou a Almirante de Esquadra foi o Mac Dowell.

3. Dias Atuais

Agora, com todos na Reserva, a despeito do tempo, continuamos unidos e a existência da Associação da Turma tem contribuído para os encontros sempre alegres onde revivemos o passado. Estórias nunca faltaram para serem relembradas e a prova disto é este livro que reúne e condensa nossas memórias.

Nenhum dos colegas foi alguma vez acusado de atentar contra a honra ou a dignidade da classe, quando na Direção ou Comando de órgãos públicos, ou coisa semelhante.

4. Colegas Falecidos

Elias Pereira Magalhães foi a primeira perda da turma Quevedo. Morreu em serviço, em 1967. Sua história de vida está descrita no depoimento do colega Ronaldo Schara.

No decorrer desses sessenta anos, desde o ingresso no Colégio Naval, colegas nos deixaram, e hoje descansam em paz,

permanecendo na lembrança de seus entes queridos e dos amigos da Turma Quevedo. São eles – em ordem alfabética do primeiro nome:

Abílio, Ostwald, Alberto Lobo, Aluizio, Tourinho, Conti, Santos Pinto, Kasniakowski, Camargo Freitas, Aragão, Miranda, Mello Junior, Marinho, Sodré, Silva Gomes, Azeredo, Décio Sá, Dermeval, Dieter, Pinho, Edmir, Luna Freire, Manhães, Avilez, Magalhães, Brasil, Lins, Cunha Flávio, Firmo, Storry, Vilhena, Knaak, Herbert,Hiron, Hilton, Piedras, Percival, Ibeas, Ivan Figueiredo, Ivan Gonçalves, Sepúlveda, Souto Mayor, Conceição, Simões, Level, Beruti, Falcão, Pimentel, Salvatore, Ribeiro Neto, Juarez, Laudelino, Lizardo, Lúcio, Ferraz, Herval, Remiz, Jardim, Tubino,Albuquerque, Barros, Mello, Souza Pinto, Ney de Souza, Othon, Aragão, Diniz, Percival, Costa Filho, Ruiz, Frazão, Vaz, Roberto Fernandes, Padula, Barletta, Romário, Costa Filho, Nogueira, Sergio Nunes, Andrade, Aroeira, Waldeck, Guimarães Rosa, Thys, Ubirajara, Baumeyer, Carneiro, Barbosa.

Guerra da Lagosta

Antonio Louro, CMG (Ref°)

Vou contar a história que ouvi, sei e que vivi a bordo do CT "Pernambuco" durante a chamada Guerra da Lagosta. O "Leão do Norte" esteve lá e eu nele embarcado. Peço, antecipadamente, desculpas por falhas devidas à minha memória (são acontecimentos de mais de cinquenta anos, e eu tenho setenta e seis). Conto o que eu vi, ouvi e me lembro.

Acredito que todos sabem que a Guerra da Lagosta foi um incidente havido entre o Brasil e a França, em 1963, pelo fato de pescadores franceses terem "descoberto" um filão valioso nas costas do NE brasileiro: lagostas em profusão e de excelente qualidade.

Em 1962 conflitos tiveram início com abordagens e apresamentos de pesqueiros franceses por parte de Corvetas da Classe "Imperial Marinheiro" sediadas no NE brasileiro.

Esses desentendimentos levaram os dois países a uma batalha diplomática, com contornos às vezes hilários. Os franceses alegavam,

com base em legislação internacional vigente à época, que a lagosta se movia de um lado para outro aos saltos e, então, era peixe, e não recurso da plataforma continental e, portanto, passível de ser pescado. O Alte. Moreira da Silva retrucava que, por analogia, se lagosta é peixe, pois se desloca aos saltos, então o canguru é uma ave.

As coisas se azedaram, a França enviou uma poderosa Força Tarefa para o NW da África e destacou o contratorpedeiro "Tartu" para proteger os pesqueiros que se encontravam no litoral brasileiro.

O Brasil resolveu mobilizar a sua Força Aérea e sua Marinha.

Foi um esforço hercúleo para a Marinha Brasileira enviar para o NE praticamente todos os seus meios flutuantes. Dotá-los de pessoal, munição (a que se tinha), gêneros alimentícios e combustível; garantir a estanqueidade das embarcações (reconhecidamente precária); testar e prover material de controle de avarias, etc.

Praticamente todos os meios que flutuavam e tinham capacidade de se movimentar, mesmo que de forma precária, com inúmeras restrições logísticas fizeram-se ao mar, com destino ao NE brasileiro. Muitos foram arribando a portos no caminho, sendo reparados por pessoal de bordo, do AMRJ e das Bases Navais. O esforço foi gigantesco.

Os melhores navios que a MB possuía à época eram, sem sombra de dúvidas, os quatro contratorpedeiros – CT da classe "Pará". Eles eram de propriedade da Marinha Americana, emprestados ao Brasil. Isso deu uma dor de cabeça das boas à MB. Consta que o Adido Naval Americano, em audiência com o nosso CEMA, reclamou que esses navios não poderiam ser usados contra uma Marinha amiga dos Estados Unidos, a francesa. O CEMA invocou o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca, e afirmou que os Estados Unidos deveriam apoiar o Brasil. Lembrou também que deveriam declarar guerra à França, da mesma forma que o Brasil declarou guerra ao Japão quando os Estados Unidos foram atacados por aquele país.

O esforço para prontificar os meios da melhor forma e, no menor tempo possível, foi épico e desgastante para o pessoal de

bordo e do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). No "Pernambuco" os oficiais participaram da faina de munição ombro a ombro com a guarnição.

Na segunda quinzena de fevereiro os primeiros navios a partirem do Rio, demandando Recife foram os CT "Paraná" (capitânea) e o "Pernambuco". Posteriormente, os demais navios, logo que "prontificados", seguiram para o nordeste do Brasil. Importa registrar que a esquadra suspendeu na véspera do Carnaval, o que demonstra o espírito de sacrifício das tripulações da Marinha.

Dias antes dos primeiros navios chegarem a Recife, a FAB já tinha localizado o "Tartu" e tinha dado início a um acompanhamento sem tréguas de seus movimentos.

Tão logo os navios começaram a chegar a Recife, iniciou-se uma "escala de serviço de patrulha" nas proximidades dos pesqueiros e do "Tartu", com os navios brasileiros alternando períodos de vigilância e porto.

O "Tartu" não poderia permanecer por longo tempo na "proteção" dos pesqueiros. No início de março de 1963 a Força Tarefa francesa na África destacou um aviso, de baixo poder ofensivo, o Paul Goffeny para render o "Tartu". Foi para nós uma indicação de que a França começava a se "cansar". O custo/benefício da operação começava a não justificar a manutenção da pressão sobre o Brasil. Um a um os pesqueiros começaram a se retirar da área, talvez pelo mesmo motivo. Quanto tempo teriam que esperar para pescar livremente? Eles não poderiam ficar esperando indefinidamente. Dias depois, ainda em março, o "Paul Goffeny" e o restante dos pesqueiros retornou à África.

No dia 13 de março o "Pernambuco" retornou ao Rio.

Não sei se posso dar lições, mas a Guerra da Lagosta foi um incidente inesperado, com uma nação amiga, para o qual a MB decididamente não estava preparada.

Estaremos hoje preparados para enfrentar, de pronto, incidentes parecidos ou piores?

O Legado da Flotam

Marcelo Ozorio Rosa, CMG (Ref°)

O Cenário

Era apenas mais uma comissão de rotina, a que deu origem ao Termo de Viagem nº 79 de agosto de 1964 da Corveta Iguatemi, sediada na Base Naval de Val-de-Cães. Da nossa turma, serviam em Belém os seguintes colegas: Markenson, na BNVC; Hermógenes, no Grupamento de Fuzileiros Navais; e na Flotilha do AMAZONAS, Olney na Bahiana, Magarinos e Ozorio na Iguatemi, Pamplona e Pinto Garcia na Solimões, e Procópio Farias na Mearim.

A FlotAm, apesar das limitações no apoio logístico, desenvolvia intensa atividade na imensidão da Região Amazônica, referente a transporte de carga, socorro marítimo, adestramento, assistência às populações ribeirinhas, apoio à Força Aérea e ao Exército, operações com Fuzileiros Navais, treinamento para a Escola de Marinha Mercante, exercícios de tiro real, levantamentos hidrográficos, etc. Assim é que as corvetas se faziam presentes desde em vilas e cidades próximas a Belém, nos Rios Amazonas e Tocantins, como Santarém, Abaetetuba, Cametá, Mocajuba e Baião, até nas regiões de fronteira dos Estados e Territórios do Amazonas, Amapá e Acre. Naquele ano, a Iguatemi já tinha visitado Eirunepé, no Amazonas, e Cruzeiro do Sul, no Acre, a cerca de 4.000 km de sua base, sendo o primeiro navio da MB a atingir aqueles pontos. A Solimões chegou a Santo Antônio do Oiapoque, na fronteira com Saint George, na Guiana Francesa, e a Iquitos, no Peru, outros grandes desafios para suas tripulações. Existia entre os navios clima de saudável competição, mas prevalecendo sempre a postura de ajuda mútua, visando o correto cumprimento de suas missões. Atividades sempre presentes em todas as comissões eram os levantamentos hidrográficos, com vistas à elaboração de "croquis" de navegação e cartas de praticagem, de acordo com metodologia e procedimentos implantados pelo Comandante anterior da Flotilha. Às vezes, as corvetas levavam um automóvel aero-willys para uso em representações oficiais, nos portos principais da Amazônia.

A viagem previa escalas nos portos de Santarém, Óbidos e Manaus, com todo o percurso coberto por "croquis", valendo registrar que o radar e demais equipamentos eletrônicos operavam normalmente (o que incluía a reutilização de rolos de papel do registrador gráfico do ecobatímetro e o uso de corda de violão para improvisar o estilete dessa mesma unidade), e que as máquinas se encontravam em bom estado, graças aos esforços e verdadeiros "milagres" da turma do Bode Preto. As precauções eram as de sempre: especial atenção no Canal do Espadarte, na Barra do Rio Pará; no Estreito de Boiuçú, ao ingressar na região dos estreitos, que dava acesso ao Rio Amazonas; e muita ousadia ao atracar no cais de Óbidos, onde a forte correnteza exigia que o navio aproasse ao cais com grande velocidade, passasse um lançante de proa, deixasse o navio cair com a corrente e conjugasse o leme e a máquina para encostar a popa. E, principalmente, foco em atualizar e validar os "croquis" de navegação, um trabalho típico de hidrografia, dando continuidade a levantamentos anteriores, conforme a seguir.

Os Levantamentos Hidrográficos

Tudo começou em 1952, quando o NHi Rio Branco chegou à região da foz do Rio Amazonas. O acesso à Macapá não era então possível para navios de grande porte, inviabilizando dessa forma a exportação de manganês. Tornava-se imperativo, portanto, definir um canal de dez metros, ao norte das Ilhas Caviana e Mexiana, na foz do Amazonas. O trabalho desenvolvido pelo Rio Branco, durante 10 meses ininterruptos e sob condições extremamente adversas, compõe uma das mais belas páginas da história da hidrografia brasileira. A última comissão do Rio Branco foi realizada em 1956, sob o comando do renomado hidrógrafo Paulo Irineu Roxo Freitas. Em 1963, a DHN começou a atuar intensamente na Região Amazônica, com navios hidrográficos no Rio Pará e com a Comissão de Levantamento do Tocantins. A Flotilha do AMAZONAS, sediada em Belém, não tinha autonomia operativa, de vez que, para deslocar-se, dependia inteiramente dos práticos. A partir de outubro de 1962, justamente o CF Paulo Irineu Roxo Freitas, o lendário PIRF, assumiu o Comando da Flotilha, manifestando desde logo seu inconformismo com tal limitação operativa. Criou então uma metodologia e um conjunto de procedimentos para a confecção de "croquis" de

navegação, utilizando apenas o radar, agulha giroscópica e ecobatímetro, com o aperfeiçoamento das técnicas no transcorrer do trabalho. O processo era simples: à medida que o navio se deslocava, eram desenhados os contornos das margens, com base em distâncias-radar e marcações. Simultaneamente, eram registradas as profundidades medidas pelo ecobatímetro. Assim, em seis meses haviam sido elaborados "croquis" para mais de 3.500 milhas do Rio Amazonas e seus afluentes navegáveis!

As viagens dos navios da FlotAm passaram a ser focadas na elaboração e validação dos "croquis" de navegação, além das outras missões das corvetas. Havia também profunda colaboração com a Comissão de Levantamento do Tocantins, que passou a dispor do então novíssimo equipamento chamado telurômetro. E as dificuldades logísticas decorrentes do alto consumo de materiais, estilete e papel de ecobatímetro, por exemplo, eram superadas pela criatividade e improviso (as já citadas corda de violão e reutilização do papel especial para registro gráfico).

Curiosidades

Exercícios de Mar Aberto – Santarém era o porto onde praticávamos a versão fluvial do conhecido exercício de mar aberto. A ausência de piranhas e candirus no local dos exercícios era garantida pelas lavadeiras que ali desenvolviam seu trabalho, junto às pedras da margem do rio.

Encalhe – Os encalhes até que não preocupavam, exceto quando e fundo era de pedra. A propósito, o procedimento-padrão para um encalhe em banco de areia em final de tarde era o seguinte: largar o ferro, jantar, jogar uma partida de gamão ou dominó, e ir dormir. Na madrugada seguinte, arriar a lancha e sondar cuidadosamente em volta do navio, de modo a identificar com a máxima precisão os limites do banco de areia. Em seguida, era só trabalhar inteligentemente com o telégrafo de manobra, sair do banco e prosseguir viagem. E por falar nisso, o primeiro encalhe nunca se esquece!

Docagem – Uma fase importante para os navios era o período de docagem, pois permitia a inspeção do casco, hélices e obras-vivas em geral. Isso porque o pesadelo de todos os comandantes era a

grande quantidade de troncos submersos observados em certos rios, e que podiam causar mossas de grandes proporções tanto no casco e nos hélices. Na Iguatemi, a fase de docagem era também empregada para exercícios de ordem unida, a cargo do Magarinos. Interessante mencionar que esses exercícios eram conduzidos de tal forma que a guarnição gostava e vibrava com a ordem unida, todos contaminados pelo entusiasmo de nosso colega. Essas atividades de ordem unida ocorriam no limite do terreno da BNVC, junto às instalações do SNAPP e ao dique da própria base conforme foto abaixo

Uma Cidade Muito Mocoronga – Na primeira vez que visitamos Santarém, fomos surpreendidos pelos nomes de hotel, restaurante, estação de rádio etc. Eram Mocorongos, que consta dos dicionários como pessoa lerda, atrapalhada. Mas também é o gentílico de Santarém, vejam só. E certa feita, estávamos no aeroporto mocorongo, aguardando uns sobressalentes para reparo do radar de navegação, quando presenciamos a seguinte cena: um pelotão da PM do Pará embarcando em um pequeno avião em direção a um garimpo de Marabá, onde estava ocorrendo desde a véspera intenso tiroteio. E quem ia na frente era a dona do garimpo, de chapéu, botas e revólver na cintura, sendo que os PMs estavam armados com fuzis Mauser 1908. Esse evento pode ser considerado como uma prévia do que foi a descoberta e disseminação dos garimpos na região, onde Serra Pelada foi o maior exemplo.

A Serra da Velha Pobre – De notável nessa localidade, no Município de Almeirim, Estado do Pará, além do nome, claro, era a profundidade do rio junto a suas barrancas de cor avermelhada: 110 metros, e quanto mais próximo do barranco, mais fundo ficava. Repetindo, 110 metros de profundidade, a mais de 500 km da foz do rio!

Mostrar a Bandeira – essas operações tinham grande importância, já que existiam localidades com pouca ou nenhuma presença do governo brasileiro. A visita da Iguatemi a Cruzeiro do Sul, no Acre, por exemplo, foi um evento marcante na época, tendo o navio passado por vilas e localidades que nunca tinham conhecido uma instituição do governo federal. Conforme já comentado, tínhamos também viagens ao exterior, como a visita da Solimões ao

porto de Iquitos, no Peru, que foi importante porque geralmente não passávamos de Tabatinga/Letícia, na fronteira com a Colômbia. Houve também uma viagem a Saint George, na Guiana Francesa, que fica no Rio Oiapoque, em frente à cidade do mesmo nome, no Brasil (Santo Antônio do Oiapoque).

Cinquenta Anos Atrás (1913)

Muitas vezes nos perguntávamos como seria a FlotAm de antigamente, já que em 1964 já era uma instituição quase centenária. Uma rápida pesquisa sobre as atividades da canhoneira Acre no ano de 1913, pelo Google, revela algumas operações típicas de seus navios. Compunham a Flotilha o Vapor Comandante Freitas, capitânia, quatro Canhoneiras Fluviais da Classe Acre/Melik (Acre, Amapá, Juruá e Missões) e dois Avisos (Teffé e Jutahy), com sede em Manaus.

22/04/1913 – A canhoneira Acre suspendeu, atracando ao costado do vapor Comandante Freitas, capitânia da FlotAm, a fim de receber munições e mais material de guerra, seguindo nesse mesmo dia a fim de fazer um exercício na barra do Rio Vega.

05/05/1913 – Suspendeu de Manaus indo até a Baía do Boiassú, no Rio Negro, para exercícios em Divisão com a canhoneira Juruá e o aviso Jutahy, regressando no dia 12 do mesmo mês.

06/07/1913 – Suspendeu do Porto de Manaus, para exercícios em Divisão com as canhoneiras Amapá e Juruá e aviso Teffé, fundeando a 7 em Itacoatiara, de onde saiu em 27/08 com destino a Manaus, onde fundeou a 28.

23/09/1913 – Partiu de Manaus em Divisão com a canhoneira Amapá e avisos Teffé e Jutahy, para exercícios, chegando a Belém do Pará em 03/10.

As canhoneiras da Classe Acre/Melik foram encomendadas em 1904 ao estaleiro Yarrow, na Inglaterra, e incorporadas em 1906. De propulsão a vapor com máquina alternativa, usando como combustível carvão e lenha, as novas canhoneiras tinham raio de ação de 6.200 milhas e forte armamento: 1 obuseiro Armstrong de 87 mm, 2 morteiros de 57 mm, e 6 metralhadoras de 7 mm.

Vale lembrar que as canhoneiras fluviais exerceram importante papel na política colonial da Inglaterra, bem como na "diplomacia das canhoneiras" praticada em especial pelos Estados Unidos (haja vista a presença contínua de canhoneiras americanas no Rio Yangtzé, na China). O Rio Nilo foi outro cenário onde a presença das canhoneiras fluviais foi marcante, e fundamental para a defesa dos interesses da política colonial britânica. Especificamente, a canhoneira Melik e suas cinco irmãs tiveram um desempenho tão importante na história do Sudão, que até hoje existe na Inglaterra a Melik Society, que funciona como uma espécie de museu histórico, e cuja tarefa atual é a restauração da própria Melik.

No tocante ao nosso país, considere-se o episódio da canhoneira norte-americana Wilmington, comandada por Chapman Todd, ocorrido em 1899. O navio chegara a Belém, em missão aparente de amizade, e partiu rumo a Tabatinga e Iquitos, furtivamente, sem esperar licença especial do governo brasileiro, levando a bordo o cônsul dos E.U.A. Esse procedimento motivou protesto do governo brasileiro junto ao Departamento de Estado americano contra aquele desrespeito à soberania nacional. A situação ficou mais complicada quando se soube que a canhoneira, ao regressar, levara para o Presidente McKinley, dos E.U.A., as bases de um acordo com a Bolívia, elaborado por diplomatas representantes de ambos os países no Brasil. Através do documento, os americanos apoiariam a Bolívia no contencioso que se avizinhava, com relação ao Acre.

Avançando um pouco no tempo, já no período da 1ª Guerra Mundial, por volta de 1916/1917 a Divisão Naval do Norte, com sede em Manaus, era comandada pelo Contra-Almirante João Carlos Mourão dos Santos e tinha como navios destacados, além do Encouraçado Floriano, o seu irmão gêmeo, o Encouraçado Deodoro, os Cruzadores República e Tiradentes, os Contratorpedeiros Piauí e Santa Catarina, além dos navios da Flotilha do AMAZONAS, a saber, Juruá, Acre, Missões, Jutaí, Tefé e Amapá. Para se ter ideia do poder dessa força, seu capitânia, o Encouraçado Floriano, que deslocava 3.162 ton, tinha velocidade máxima de 14 nós, cinta blindada de 350mm, 2 máquinas alternativas a vapor, 2 eixos, e respeitável armamento (2 canhões Armstrong de 240 mm, 4 canhões de 120mm,

4 canhões de 57 mm, e 2 tubos lança-torpedos Whitehead de 450mm).

A História da FlotAm

A FlotAm foi criada em 25 de junho de 1868, sendo seu primeiro comandante o CMG Vitorino José Barbosa de Lombas. Ou seja, ao final da Guerra do Paraguai. Vale acrescentar ainda que antecederam nossas corvetas, na Flotilha do AMAZONAS, 17 classes num total de 40 navios ou embarcações, começando pelas 12 lanchas que a compunham na data de sua criação, passando por cruzadores, contratorpedeiros, corvetas, canhoneiras, caça-torpedeiros, avisos e outros tipos de navios. Até mesmo encouraçados! Após a vitória na Guerra do Paraguai, que consolidou o domínio brasileiro das vias fluviais na região platina, o Governo Federal passou a se preocupar com a região Noroeste do País, devido à inexistência de tratados de limites entre os países ribeirinhos e atitudes hostis das repúblicas vizinhas, que reclamavam as questões fronteiriças, assim como a liberdade de navegação no Rio Amazonas e tributários.

Para garantir o exercício da soberania e dos interesses nacionais na Amazônia Ocidental, por meio de uma presença naval efetiva, decidiu D. Pedro II criar, pelo Aviso de 2 de junho de 1868, a Flotilha do AMAZONAS, com sede na Capital da recém-elevada província do Amazonas, cuja missão era a de "policiar as fronteiras fluviais com as repúblicas vizinhas, e fazer executar pelas embarcações estrangeiras os regulamentos fiscais vigentes, a fim de garantir os interesses do Império na região". Para o exercício inicial do Comando da Flotilha, foi designado o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Victorio José Barbosa da Lomba, sendo-lhe adjudicadas 12 Lanchas a Vapor tripuladas por 192 Praças do Corpo de Imperiais Marinheiros, atingindo Manaus na noite de 26 de dezembro de 1868. Era o início de uma belíssima página na história da MB, que orgulha a todos que dela participaram.

Recomenda-se a leitura do livro de Levy Scavarda, "História da Flotilha do AMAZONAS", editado em 1968 pelo Serviço de Documentação da Marinha, para conhecimento da verdadeira epopeia histórica dessa força.

O Legado da FlotAm

Nos dias de hoje, a atuação da MB na Amazônia Ocidental tem como seu instrumento a Flotilha do AMAZONAS, e incluem ações de presença, segurança e desenvolvimento da região, voltadas para:

– a assistência hospitalar às populações ribeirinhas;

– a segurança da navegação nos rios, que são estradas para os amazônidas;

– o apoio às populações em desastres ambientais e calamidades públicas.

Mais importante, ainda, e diante das tentativas de internacionalização da Amazônia, atender aos chamados em defesa da soberania nacional, principalmente pela existência de crises mundiais nas áreas de energia, água, ecológica e de alimentos. Esses temas estão analisados com extrema competência e aguda sensibilidade no documento "Flotilha do AMAZONAS: Fator de Segurança, Defesa e Desenvolvimento da Amazônia", de Joaquim Henrique Rocha. Trata-se de monografia apresentada no Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra, em 2012, disponível em

www.esg.br/images/monografia/2012/ROCHA.pdf.

O legado que nos deixa a FlotAm, em seus quase dois séculos de existência, é o do imenso patriotismo e sucessivos exemplos de dedicação, sacrifício, tenacidade e competência, na consolidação das fronteiras de nosso país e na integração nacional, o que honra a todos que ali serviram, desde seus primórdios.

O legado que nos deixa a FlotAm, em seus quase 2 séculos de existência, é o do imenso patriotismo e sucessivos exemplos de dedicação, sacrifício, tenacidade e competência, na consolidação das fronteiras de nosso país e na integração nacional, o que muito honra a todos que ali serviram, desde seus primórdios

Oficial da Marinha de Guerra, Maquinista

Julio Cesar Menezes de Saint Edmond, CF (Refº)

Este trabalho é dedicado aos Oficiais Maquinistas em geral e aos da Turma Quevedo, em particular: Amilcar, Asclepíades, Bentenmüller, Carvalho, Caspary, Esteves, Fontan, Godofredo, José Mauro, Lima, Lyra Barbosa, Millen, Oliveira, Pery, Pinto Garcia, Procópio Farias, Restier, Ronaldo Silva, Saint Edmond, Taveira, Torres, Vidal, e Zenha.

Entre as várias opções de aperfeiçoamento com que o jovem Oficial de Marinha se defronta, uma se destaca pela dedicação, desprendimento e suor que exige para seu desempenho: é o aperfeiçoamento em Máquinas, porta de entrada para a confraria carinhosamente conhecida como "Bode Preto".

A atividade profissional do maquinista transcorre dentro das Praças de Máquinas. Nelas o maquinista se sente à vontade, cercado de caldeiras, motores, máquinas auxiliares, grupo destilatório, turbinas a vapor, turbinas a gás, bombas dos mais variados tipos, geradores elétricos, quadros de distribuição de energia elétrica, redes (canalizações) e fiação elétrica por toda parte.

Fora da praça de máquinas também há muito o que fazer; os compartimentos frigoríficos são de sua responsabilidade, onde são estocados os gêneros que alimentam a tripulação; a máquina do leme, localizada na popa, cujo funcionamento não pode falhar mesmo sob as piores condições de mar; o sistema de comunicações interiores, abraçando todo o navio de proa a popa, tanto horizontal como verticalmente. Como se vê, não falta serviço dentro e fora da praça de máquinas. Praticamente, tudo a bordo depende do bom funcionamento das máquinas. Em alto mar, o navio é uma pequena cidade autônoma, sem depender dos recursos de terra.

Além das instalações de máquinas em si, o maquinista responde pelo Controle de Avarias, CAV, o que o obriga a conhecer bem todo o navio, a localização e o equipamento das estações de CAV, a disposição das tomadas do sistema elétrico de força em avarias, toda a instalação e equipamentos de combate a incêndio.

O Oficial Maquinista também é responsável pelas condições de flutuabilidade e de estabilidade do navio, controlando as alterações de peso a bordo e de suas consequências.

O ambiente de trabalho dos que se dedicam às máquinas é, em geral, hostil à saúde: calor excessivo, ruídos de alta frequência e intensidade, atmosfera carregada de vapor e cheiros estranhos, superfícies metálicas de máquinas e canalizações com elevada temperatura, pisos escorregadios e espaço confinado; o uso, obrigatório de macacão fornece proteção contra queimaduras e a ingestão de pastilhas de sal dispostas onde estão bebedores compensa a perda de sais pelo suor constante.

Apesar das condições adversas, no entanto, a Máquina fascina os que com ela trabalham; consideram a Praça de Máquinas seu santuário, manifestando grande dedicação às máquinas pelas quais são responsáveis e desenvolvem em alto grau o espírito de amizade e camaradagem com os sargentos e marinheiros que nela trabalham, fazendo que se constituam como uma grande família. Tal é o espírito do Oficial de Máquinas.

Minha trajetória como Oficial Maquinista seguiu um rumo diferente da maioria.

Após a conclusão do Curso, ainda em trânsito na Diretoria do Pessoal para apresentação na Esquadra, onde pretendia servir, fui designado para assumir a cadeira de Instrutor de Máquinas Elétricas, em virtude da falta de instrutor e pela premência do reinício das aulas; confesso que foi um grande desafio que enfrentei e que valeu a pena, a experiência adquirida foi muito enriquecedora.

Deixei a Escola para assumir a Imediatice do NV Jutaí, pequeno navio a motor e no qual pouco contribuí como maquinista; ampliei meus conhecimentos náuticos com a navegação de precisão, sempre utilizada nas fainas de varredura.

Transmitido o cargo de Imediato, apresentei-me na Escola de Educação Física do Exército, na Urca, voluntário que fui e aprovado em todos os testes físicos e de saúde; fui o mais antigo e mais velho dos oficiais alunos, sendo designado "xerife" da turma; foi um ano de intensa atividade física e de excelentes amizades.

Concluindo o curso com sucesso, inclusive registrando meu diploma no antigo Ministério de Educação e Cultura, fui designado para servir no NAeL Minas Gerais e, pela primeira vez, no Departamento de Máquinas, onde desempenhei minhas funções de maquinista no Grupo da Propulsão, Divisão M, e posteriormente assumindo o Grupo de Eletricidade.

A passagem pelo "Minas", no entanto, durou poucos meses, pois fui indicado, à falta de candidatos, para realizar na US Navy, em Filadélfia, os cursos de Controle de Avarias e de Instrutor de Combate a Incêndio, cada um com a duração de quatro semanas; foram dois meses de muitas aulas e exercícios práticos, principalmente os de combate a incêndio, diários e na parte da tarde.

Regressando ao Brasil, fui designado para servir no Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, o nosso velho conhecido CAAML, assumindo as funções de Encarregado do Destacamento de Parada de Lucas e das Escolas de Controle de Avarias, Combate a Incêndio e Socorro e Salvamento, bem como as de Instrutor das ditas escolas. O adestramento consta de se aprender a enfrentar as diversas situações de incêndio e incute, no pessoal que participa, confiança e coragem para combater incêndios a bordo. Aquela Escola goza de muito prestígio no meio civil, sendo bastante solicitada para cursos e adestramento por instituições e empresas.

Além da instrução e do adestramento eram realizados testes práticos com mangueiras de incêndio a serem fornecidas à Marinha, com grande índice de reprovações, o que me valeu algum aborrecimento causado por um fornecedor, largamente compensado pelo agradecimento de um oficial pela sensível melhoria na qualidade das mangueiras que seu navio estava recebendo.

Missão cumprida em Parada de Lucas, fui designado Delegado da Capitania dos Portos em Florianópolis. Período conturbado devido à fiscalização intensa que tem que ser exercida em terrenos de Marinha, e para impedir a extração clandestina e irregular de areia, tanto de rios como de praias, problema seríssimo que até então eu desconhecia. Trabalho permanente e desgastante.

Havia também a responsabilidade de manutenção e operação dos faróis de navegação na minha jurisdição; as fainas de

abastecimento dos faróis eram bastante perigosas e exigiam muito cuidado e esforço físico; fazia questão de participar de todas, enquanto lá permaneci, tendo a grata satisfação de nenhum acidente ter ocorrido e de conseguir manter os faróis em perfeitas condições de funcionamento. É o espirito do maquinista em ação.

Despedindo-me de Florianópolis, viajei para Salvador para assumir a Imediatice do NT MARAJÓ, então em fase final de reparos docado na Base Naval de Aratu.

As missões do MARAJÓ oscilavam entre as comerciais, afretado à Petrobras, e as militares para abastecimento de navios no mar, quando a Esquadra dele necessitava.

As missões comerciais consistiam no transporte de óleo diesel entre os portos do Rio, Santos, Tubarão e Paranaguá, viagens curtas e muito cansativas, quase sempre chegando ao destino de madrugada, prejudicando o sono.

O MARAJÓ me possibilitou novo aprendizado ao lidar com carga comercial; valeu como uma boa experiência.

Cumprida a missão como Imediato do MARAJÓ, fui designado para servir no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, o CIAW, assumindo as funções de Instrutor de Eletricidade, Máquinas Elétricas e Instalações Elétricas. Também desempenhei as funções de encarregado da Escola de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha.

Durante os sete anos em que servi no CIAW também consegui comandar o Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade por cinco vezes, como voluntário, sem prejudicar a instrutoria, experiência que relatei em outro artigo deste livro.

O CIAW e o POIT foram minhas últimas comissões na Marinha, a quem devo a experiência aprendida e vivida ao longo de todos esses anos.

Finalizando, reflito sobre a importância dos vários cursos de aperfeiçoamento no desempenho profissional de cada um de nós; no entanto, os cursos se apoiam na sólida base intelectual e moral que a Escola Naval constrói, forjando nossa alma marinheira. Como

estabelece a Constituição Brasileira: "Militar é uma classe especial, regida por legislação própria".

"Classe especial" é o que somos e continuaremos a ser, com muito orgulho.

Sobre o trabalho exercido pelos colegas maquinistas, na Marinha: FONTAN, CARVALHO, LYRA BARBOSA e BENTENMULLER foram designados para receber as Fragatas classe Constituição, no Reino Unido. Elas representaram avanço tecnológico significativo pelo pioneirismo da propulsão por turbinas a gás.

PERY foi Chefe de máquinas do NHi Canopus, em seguida assumiu na DHN as funções de responsável pela manutenção de todos os navios hidrográficos, em tempos de intensa atividade no litoral brasileiro. Mais tarde, chefiou o departamento industrial da Base Naval de Aratu. OLIVEIRA serviu no Canopus, foi chefe de Máquinas do "Soares Dutra" e do Custódio de Mello". Serviu na ENRJ, atual Base Naval do Rio de Janeiro, e foi encarregado dos reparos dos navios hidrográficos, no AMRJ. MATTA foi Chefe de Máquinas da CV Angostura, do NDCC Duque de Caxias, do NTr Ary Parreiras. Serviu na Base Naval de Salvador. JORGE LOPES foi chefe de Máquinas do NHi TAURUS durante a longa comissão hidrográfica no rio Amazonas.

PINTO GARCIA foi Chefe de Máquinas do Monitor Parnaíba, na Flotilha de Mato Grosso, serviu no departamento de Máquinas do Minas Gerais. Trabalhou vários anos no AMRJ. JOSÉ MAURO foi Chefe de Máquinas dos CTs Pernambuco e Alagoas. RESTIER E TORRES serviram vários anos na Máquina do NAeL Minas Gerais, inclusive na Chefia da mesma. RAMIRES foi Imediato do Navio Oficina Belmonte, serviu no departamento de Máquinas do Minas Gerais, comandou a Base Naval de Aratu, de 1991 a 1993, onde dezenas de navios da Marinha ou particulares foram reparados. O heliponto lá construído na época serviu de modelo para outras organizações da Marinha. Construiu, empregando pessoal daquela Base, uma chata com capacidade de 340 toneladas.

Sobre o MAGALHÃES, sua história de vida está relatada no texto do cunhado Ronaldo Schara.

Os Hidrógrafos

Heitor Wegmann da Silva CMG (Ref°)

Cursaram Hidrografia em 1964, com a turma de cima: Dieter, Ferraz, Assumpção, Nery, Romildo, Valgas, Wegmann, Xavier e, no ano seguinte: Freire, Remo, Rocha Loures, Roberto Fernandes, Sampaio e Berutti O currículo incluía, além das disciplinas de Hidrografia, as pertinentes à Oceanografia Física e à Meteorologia. Na época, as Universidades brasileiras, exceto a USP, estavam recém-começando suas atividades nas ciências do mar, e em Meteorologia.

Em 1965, os desafios maiores consistiam em se realizar o levantamento hidrográfico da Costa Norte, da região do arquipélago de Abrolhos, dos rios da Amazônia, e de alguns portos, de acordo com as novas demandas da economia. A Barra Norte do Amazonas, cujo canal principal se modificava a cada ano – desaguando 18% de toda água doce que chega ao oceano – exigia dos Navios hidrográficos *Sirius e Canopus* frequentes trabalhos de atualização cartográfica, desde 1957. Inicialmente, para escoamento do manganês do Amapá, depois, da bauxita do Trombetas e do Jari. A partir de 1967, com a criação da Zona Franca de Manaus, a importação de produtos industrializados intensificou o trânsito de navios de grande porte pela Barra Norte, o que, nos anos 1990, passou a incluir o transporte da soja produzida em Mato Grosso e em Rondônia. O litoral Norte, distante mil e quinhentas milhas da sede no Rio de Janeiro, exigia, da tripulação, demorados afastamentos de suas famílias.

Para o levantamento hidrográfico do litoral maranhense, o *Sirius* realizou comissões de 1963 a 1968. E, no final, em parceria com o *Canopus*, conseguiu-se mapear os recifes de coral de Manoel Luis, situados a 45 milhas da costa, com cabeços, somente visíveis na baixamar de sizígia, e em condições de mar calmo, raras na região dominada pelos alísios. Lá, em diferentes épocas, dezenas de navios mercantes encalharam e afundaram. Desde 1992, a área se tornou parque estadual marinho, visando a preservação da fauna coralínea.

Cumpre assinalar que, para atendimento a necessidades de distribuição adequada dos oficiais, a Administração Naval designou alguns colegas para outros navios, que não os da DHN, logo após o curso, e nos anos seguintes.

Vários colegas estiveram embarcados no NOc *Almirante Saldanha*, convertido em navio oceanográfico, com recursos da UNESCO. Desde 1957, Ano Geofísico Internacional, o interesse pela pesquisa dos oceanos ganhara relevância motivada, ostensivamente, pela procura de áreas de ressurgência, férteis em pescado e, veladamente, para atender à competição USA-URSS, em plena Guerra Fria, em sua componente: movimentação sigilosa e posicionamento estratégico de submarinos atômicos ou convencionais. Era necessário se mapear o relevo submarino muito além das profundidades de segurança para a navegação mercante na plataforma continental, e se conhecer, com precisão, temperatura e salinidade da água do mar, parâmetros que determinam o alcance do sonar, principal instrumento para a detecção do submarino.

REMO serviu no Sirius e no Almirante Saldanha, comandou o AvHi Itacurussá e o NHi Orion, chefiou o departamento de navegação da DHN, foi Oficial de Gabinete da DGN, Capitão dos Portos de Pernambuco e, Delegado do Brasil na Junta Interamericana de Defesa-JID.

VALGAS embarcou no *Canopus*, desde segundo-tenente, até comandá-lo em 1985, chefiou os Departamentos de Navegação e o de Informática da DHN.

DIETER serviu no NHi Argus, foi o primeiro imediato do NF Graça Aranha, depois, no CEFAN, onde bateu seu próprio recorde de natação, dos tempos de Escola Naval, quinze anos antes. Dedicou-se ao aperfeiçoamento da aptidão física do pessoal da Marinha.

NERY serviu no Sirius e no Argus. Deixou a Marinha por motivo de saúde.

ASSUMPÇÃO serviu no NF José Bonifácio, no NHi Argus, no NOc Almirante Saldanha. Foi Imediato do NHi Orion, serviu no CAMR, e chefiou o Serviço de Sinalização Náutica do Rio Paraguai, em Corumbá. Serviu na Capitania dos Portos de Estado do Rio de Janeiro.

Na vida civil, graduou-se em Direito e leciona, até hoje, na Universidade Cândido Mendes. Excelente cantor, fazia apresentações, muitas vezes beneficentes, nos clubes das cidades por onde passou.

Luis Antônio de Carvalho Ferraz serviu no Canopus, comandou o AvHi Rio Branco, chefiou o Departamento de Geofísica da DHN. Fez curso de Pós-Graduação em Oceanografia, na Universidade de Monterrey, Califórnia, USA. Esteve em missão na Antártida, com os ingleses em 1975. Foi designado pelo Ministro da Marinha para selecionar e comprar um navio adequado a operações na Antártida. Em 1982, o dinamarquês *Thala Dan* se transformou em Navio de Apoio Oceanográfico Barão de Teffé. Nosso colega FERRAZ faleceu de mal súbito, em agosto de 1982, quando participava da V Assembleia Oceanográfica, em Halifax, Canadá. E Cinco meses após sua morte, o *Barão de Teffé* fundeava nas proximidades da ilha Rei Jorge, na península Antártica, marcando o início da presença permanente do Brasil naquele continente, condição *sine qua non* para ser aceito como membro do Tratado da Antártida. Há 23 anos, brasileiros militares e civis guarnecem a Estação Antártica Comandante Ferraz.

ROBERTO FERNANDES esteve embarcado no Almirante Saldanha, comandou o AvHi Rio Branco, na Amazônia. Nos trabalhos técnicos na DHN, implantou o processo de construção automatizada da carta náutica, o sistema CAD-CAM, em 1985.

ROMILDO começou sua vida na DHN logo ao regressar da Viagem de Instrução, embarcado no NF *José Bonifácio*, juntamente com os colegas de turma Wegmann, Valgas e Assumpção. Serviu nos NHis *Taurus e Canopus*. Em 1970 foi transferido para CAMR e, em 1977, comandou o Serviço de Sinalização Náutica, em Salvador – BA.

WEGMANN, após o curso de Hidrografia, serviu, durante mais de seis anos, no Nhi Orion, onde participou dos levantamentos da lagoa dos Patos, dos acessos aos portos de Itajaí, Paranaguá, Santos, Aratu e do litoral de Sergipe. Em1976 e 1977 comandou o NHi Taurus, quando trabalhou no litoral do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, na Baía da Ilha Grande e no litoral do Ceará. Comandou o NF Graça Aranha, e serviu na DGN, como Oficial de Ligação com a DHN.

XAVIER serviu no NHi Sirius desde segundo-tenente. Cursou Hidrografia e Oceanografia na Marinha dos EUA, em 1967. Comandou

o AvHi Rio Branco, na Amazônia. Serviu no Departamento de Geofísica da DHN. Esteve embarcado no Saldanha, em três etapas diferentes. Comandou o Argus, cumulativamente com a chefia da COLAM, em 1978 e 1979. Serviu durante quatro anos no Estado Maior da Armada, em Brasília. Comandou o NF Graça Aranha, chefiou o Grupamento de Navios da DHN. Foi Adido Naval no Peru, e comandou o CAMR.

ROCHA LOURES serviu no NHi Canopus, trabalhou na Amazônia, embarcado no NHi Argus, realizou o primeiro estudo, na DHN, para a implantação da automação da cartografia náutica, baseado em *hardware* e *software* que seriam desenvolvidos pela empresa Norueguesa *Kongsberg*. Suas demais atividades estão detalhadas em outro capítulo.

O levantamento hidrográfico do rio Amazonas iniciou-se em 1969, em Macapá, e foi concluído em 1979, pelo NHi *Argus*, na fronteira Brasil–Colômbia–Peru. Daquele levantamento participaram, embarcados, vários colegas, antes mencionados.

Os trabalhos da Hidrografia sempre contaram com a participação indispensável de oficiais de Máquinas, de Eletrônica e da Intendência. Navio parado não faz sondagem e, sem o *raydist* e o ecobatímetro, também não. As peças de reposição, o rancho e o pagamento do pessoal, quando o navio está longe do porto base, exigem dedicação especial dos intendentes. Além deles, um médico e um dentista integravam a tripulação do *Sírius,* do *Canopus* e do *Saldanha*, o que testemunha o zelo da Administração Naval pela saúde de seu pessoal. Assim, a cada ano, as comemorações do Dia do Hidrógrafo, 28 de setembro, na DHN, se constituem uma grande confraternização da Marinha, aí incluindo, igualmente, a participação de dezenas de funcionários civis.

A eficácia do trabalho hidrográfico – de modo semelhante ao de outras atividades operacionais da Marinha – depende da tecnologia atualizada, materializada em equipamentos modernos, de acordo com o estado da arte.

O distanciômetro, conhecido pelas marcas *telurometer* e *autotape,* desde 1960, revolucionou os trabalhos geodésicos, ao substituir as triangulações pelas poligonais, e estas, na década

de1960, determinaram, com precisão, coordenadas geográficas ao longo de toda a Costa Norte brasileira. Eventualmente, as equipes da Hidrografia, cruzavam com pessoal do IBGE e da Petrobrás, realizando trabalhos geodésicos, cada qual com sua finalidade específica. A Cartografia é indispensável ao desenvolvimento deste país continental.

O NHi *Sirius*, construído no Japão em 1957, equipado com o Raydist norte-americano, na época, era o mais moderno, dentre os navios hidrográficos em operação no mundo. O NOc *Almirante Câmara*, cedido pela Marinha dos EUA em 1967, contribuiu muito para a atualização dos trabalhos de geologia marinha. Em 1986, um importante convênio firmado pela Marinha e a Petrobrás, resultou em inédita pesquisa geofísica na região antártica e, mais tarde, o *Almirante Câmara* foi imprescindível nos trabalhos de delimitação da Plataforma Continental Brasileira, de acordo com os critérios definidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A tecnologia espacial – utilização de satélites artificiais para posicionamento no mar e em terra, medições oceanográficas e meteorológicas por sensoriamento remoto – revolucionou a pesquisa e os trabalhos a cargo da DHN.

Um exemplo significativo dessa evolução tecnológica é a medição das coordenadas astronômicas do farol de São João, no Maranhão, em 1966, para se aferir a poligonal geodésica, quando se utilizou, pela última vez, o astrolábio de 45 graus (pequeno) e um cronógrafo registrador. Compare-se, aquela observação de mais de vinte estrelas, com o emprego, em 1972, do equipamento Geociver para posicionamento geográfico apoiado em satélites artificiais. O uso dessa moderna tecnologia resultava do convênio da DHN firmado com a empresa Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul. Os astrolábios integram o museu da Hidrografia, na Ponta da Armação, em Niterói – RJ.

O primeiro computador da DHN, adquirido em 1975, mediante cooperação com o BNDES foi um IBM/370 modelo 135 com 256K de memória virtual, e duas unidades de disco. Esse equipamento se ligava ao *Burrougs* B6700 do Instituto de Pesquisas Espaciais, em São José dos Campos – SP. Hoje, qualquer computador de uso pessoal dispõe de maior capacidade de processamento.

Um salto no tempo:

Em 2015, a Marinha recebeu o moderníssimo Navio de Pesquisa Oceanográfica VITAL DE OLIVEIRA, resultado de parceria firmada entre os Ministérios da Defesa e da Ciência, Tecnologia e Inovação, e da participação das empresas VALE e PETROBRAS.

Construído em Cingapura, o navio dispõe de Veículo de Operação Remota – ROV, capaz pesquisar o fundo do mar em profundidades de até quatro mil metros. Há mais de três décadas, tem crescido exponencialmente o interesse da comunidade internacional pelo aproveitamento dos nódulos polimetálicos que jazem no leito submarino, em substituição à exploração das minas em terra firme, cujos rejeitos ameaçam o meio ambiente. Os trabalhos científicos do VITAL DE OLIVEIRA serão realizados com a participação efetiva de pesquisadores das universidades brasileiras. Emblemático o fato de o VITAL DE OLIVEIRA ter realizado, em emergência, pesquisa oceanográfica para monitoramento dos danos causados pelos rejeitos de minério, que desceram pelo rio Doce em novembro de 2015, sobre a fauna marinha do Parque Nacional de Abrolhos criado em 1982, resultado de estudo conjunto da Marinha com o antigo IBDF, precursor do Ministério do Meio Ambiente.

Aviadores da Turma Quevedo

Carlos Roberto de Oliveira Candido Pereira CAlte.(Ref°)

Com a finalidade de despertar nos Aspirantes o interesse para a então especialidade de Observador Aéreo Naval e Piloto de Helicóptero, a Escola Naval, no ano de 1960, programou uma série de voos que consistia de um sobrevoo pelas enseadas do Flamengo e Botafogo.

Ao realizar um destes voos decidi que ao sair Oficial esta seria a minha especialidade. O voo foi realizado pelo CC (FN) Eduardo Braga Ribeiro (falecido no acidente aeronáutico ocorrido no dia 20 de fevereiro de 1961, em Petrópolis, tendo a bordo o Governador Roberto Silveira).

Em 1963, já 1º Tenente, tentei, sem sucesso, participar da turma que no ano de 1964 realizaria o curso de Piloto de Helicóptero; fui reprovado no psicotécnico. Desta maneira vi o meu sonho ir por água abaixo.

No entanto, em 1969, no posto de Capitão Tenente, servindo no Grupo de Artilharia, vi novamente a possibilidade de ter o meu sonho realizado. Com a aquisição das aeronaves SH3D para substituir os antigos SH34J que pertenciam ao 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (HS-1), o Ministro da Marinha decidiu transferir essas aeronaves para o Corpo de Fuzileiros Navais e assim criar o Esquadrão de Fuzileiros Navais.

Foram selecionados 7 Oficiais Fuzileiros, sendo um Capitão de Corveta, 2 Capitães Tenentes e 4 Primeiros Tenentes que com os 5 Oficias do Corpo da Armada, já selecionados, formaram a turma de 1969.

Por motivos que desconheço o Esquadrão de Fuzileiros Navais não foi criado.

O curso iniciado em julho de 1969 terminou em agosto de 1970. Ao término do curso fui movimentado para o 1º Esquadrão de Emprego Gerais (HU-1), assumindo a função de Chefe do Departamento de Manutenção.

Em janeiro de 1971 fui indicado para realizar o Aviation Safety Officer Course na Marinha Americana na cidade de Monterey. Ao retornar ao Brasil em junho deste ano fui movimentado para o 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (HI–1), Unidade onde permaneci durante toda a minha carreira como Aviador Naval.

No HI–1 fui Oficial de Segurança de Voo, Encarregado de Divisão, Chefe de Departamento, Imediato e Comandante e Instrutor de voo.

Em 1976 realizei o curso de Segurança de Voo na Força Aérea Brasileira.

Em outubro de 1985 assumi o comando do HI–1.

Com a evolução da tecnologia e havendo necessidade de aprimorar a instrução dos Aviadores Navais para pilotarem aeronaves

mais sofisticadas, a Marinha adquiriu em 1985, dezesseis helicópteros do tipo BELL JET RANGER III 206B. Visando uma melhor formação do Aviador Naval estas aeronaves foram equipadas com um painel da SFENA, que permitia o voo por instrumento, a exemplo do que vinha sendo feita pela Marinha Americana, na formação de seus pilotos de asa rotativa.

O transporte destas aeronaves para o Brasil mereceu, por parte da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, um Estudo de Estado Maior (EEM) para definir a maneira como elas seriam transportadas para São Pedro da Aldeia. Foram levantadas 5 Linhas de Ação:

1. Transporte das aeronaves por via aérea comercial.
2. Transporte das aeronaves pela Força Aérea Brasileira no C–130.
3. Transporte das aeronaves em navio da Marinha do Brasil.
4. Transporte das aeronaves em navio Mercante.
5. Transporte aéreo das aeronaves.

O estudo realizado apresentava um levantamento comparativo entre os custos de transporte, incluindo desmontagem, montagem, pagamento de seguro e aqueles envolvidos no traslado das aeronaves em voo, considerando as despesas decorrentes de pessoal e combustível.

A decisão deste EEM foi a de trasladar as dezesseis aeronaves voando, o que constituiu no Primeiro e Único Traslado Internacional da Aviação Naval Brasileira.

O planejamento do traslado considerou a realização de 4 viagens, com 4 aeronaves cada uma. O tempo de voo entre Hurst no Texas (fábrica dos helicópteros Bell Jet Ranger) e São Pedro da Aldeia foi calculado em 70 horas.

Os aeroportos para apoio seriam os que se segue:

- Hurst (Texas), Shreveport (Lousiana), Meridian (Mississipi);
- Montgomery (Alabama), Tallahasse (Flórida), West Palm Beach (Flórida);

- Freeport (Bahamas), Nassau(Bahamas), George Town (Bahamas);
- Great Inagua (Bahamas), Puerto Plata (República Domicana);
- La Romana (República Dominicana), Porto Rico (EUA), Saint Thomas (EUA), Saint Marteen (Holanda), Guadalupe (França);
- Saint Lucie, (Granada), Porto of Spain (Trinidad Tobago);
- Georgetown (Guiana);
- Paramaribo (Suriname);
- Caiena (Guiana Francesa);
- Amapá, Macapá, Belém, Salinópolis, São Luiz, Parnaíba, Fortaleza, Recife, Aracaju, Salvador, Ilhéus, Porto Seguro, Caravelas, Vitória e São Pedro da Aldeia.

Todos os traslados foram liderados pelo CF (FN-Avn) Carlos Roberto de Oliveira Candido Pereira.

Da fase do planejamento para a fase da execução ocorreram algumas mudanças, devido a não instalação, no tempo devido, dos painéis das aeronaves por parte da Sfena. Isto resultou numa alteração na constituição das esquadrilhas, que passou a ser como especificado:

1ª viagem-Quatro aeronaves
2ª viagem-Quatro aeronaves
3ª viagem-Três aeronaves
4ª viagem- Cinco aeronaves.

O traslado das aeronaves exigiu dos pilotos que tomaram parte nas viagens a realização de um curso de Tráfego Aéreo Internacional (TAI) na Base Aérea do Galeão.

Durante a realização da 1ª viagem algumas mudanças foram introduzidas na escala devido a fatores meteorológicos adversos e problemas com as aeronaves. Já nesta viagem, as seguintes modificações ocorreram e que permaneceram nas demais:

– Pouso no aeroporto de Monroeville (Alabama) em substituição aos de Meridian e Montgomery.

– Saída dos EUA pelo aeroporto de Fort Pierce(Flórida), ao invés de West Palm Beach.

– Realização de voo direto de Fort Pierce para Nassau, evitando o pouso na cidade de Freeport.

– Não realização de pouso nas ilhas de Saint Thomas e Granada.

O Traslado

Em que pese não ter havido problemas que comprometessem a missão, algumas dificuldades foram encontradas, tais como: Problemas alfandegários, condições meteorológicas adversas, voo prolongado sobre água e selva, etc.

Características das Regiões Sobrevoadas

Nos EUA, a região sobrevoada de Hurst até Fort Pierce era plana. A altitude de Hurst era de 500 pés e daí para o litoral ela ia reduzindo gradativamente, sem elevações.

Os auxílios à navegação nos EUA são excelentes; facilidades de NDB, VOR, DME e ILS são encontrados nos mais simples aeródromos.

Nas Bahamas os auxílios à navegação são mais raros e as condições meteorológicas se deterioram com uma rapidez incrível, especialmente no verão.

Perder-se ou desorientar-se nas Bahamas é um problema comum. Segundo MR. Dale R. A. Cady, autor do livro Bahamas Aviation Guide, a experiência diz que nestes casos, voar em direção ao mau tempo é a melhor maneira de se encontrar terra, pois estas más condições ocorrem normalmente sobre as ilhas. Isto não significa que você deve entrar no mau tempo, mas sim voar em sua direção.

O TRIÂNGULO DAS BERMUDAS engloba uma área que vai de Miami a Bermudas; Bermudas a San Juan de Porto Rico e daí a Miami. Isto coloca as Bahamas no centro desta área.

A maior quantidade de voos nas Bahamas procede dos EUA.O piloto ao entrar nesta área sente muito a diferença, pois como já vimos, os equipamentos VOR são limitados, não existe controle radar, as comunicações rádio são deficientes e os NDB são fracos. Tudo isto leva o piloto a ficar mais tenso e quando ocorre indicações erráticas da agulha magnética este fato é interpretado de uma forma muito exagerada. Estas indicações erráticas da magnética, como diz o autor do livro que mencionei anteriormente, ocorrem naquela área devido à existência de campos de força magnética, localizados na cadeia de ilhas que formam as Bahamas, especialmente no setor sudeste, em torno de Cay Verde, entre Great Inágua e Crooked Island.

Presença do Furacão Kate

No 1º traslado, antes de decolarmos de Fort Pierce soubemos da formação do furacão Kate,a leste de Porto Rico (cerca de 100 milhas). Quando decolamos de George Town para Great Inagua (última ilha das Bahamas), o vento já era muito forte (de bochecha de bombordo). Era domingo. O primeiro impacto nesta inóspita ilha foi a recepção do único ser vivo existente no aeroporto, um soldado que de fuzil em punho e de forma agressiva perguntou-me o que queríamos ali. Respondi-lhe a razão do pouso e que éramos militares da Marinha do Brasil.

Solicitei ao militar a presença da Polícia Federal, da Alfândega e do Abastecedor. Os dois primeiros chegaram com cerca de 30 minutos. O Abastecedor da ilha, o único para navios e aviões, achava-se na lagoa e tão logo ele fosse contatado ele viria para o aeroporto. O pouso foi realizado às 10:00hs e somente às 15:00hs o referido Abastecedor chegou ao Aeroporto.

Enquanto esperávamos por ele, um avião de pequeno porte pousou, procedente de Miami com destino a Caracas, quando o piloto nos informou que o furacão estaria vindo em direção à Great Inagua. A nossa preocupação aumentou, tendo em vista ser aquele o primeiro traslado; preocupação das autoridades da Marinha com relação ao sucesso da missão, acrescido do fato de estarmos completamente ilhados, sem possibilidade de comunicação telefônica em virtude da ilha estar sem energia.

Após o abastecimento do avião e sua decolagem, mantive contato fonia com o piloto que me informou das péssimas condições meteorológicas para o lado da República Dominicana, exatamente o nosso próximo destino, ou seja, o aeroporto de Puerto Plata. Decidi permanecer na ilha, apesar de não existir hotel e sim uma pensão onde a tripulação passou a noite.

Para facilitar o meu deslocamento durante a noite, caso houvesse a necessidade de atender alguma emergência, contratei o único táxi existente na ilha, e, como não havia lugar na pensão para mim e o Oficial de Operações, fomos pernoitar na casa do motorista.

Por volta das 5 horas da manhã fui ao aeroporto inspecionar as aeronaves. Nada de anormal havia ocorrido com as aeronaves. No trajeto para o aeroporto pude ver o estrago causado pelo furacão: barcos sobre terra, casas destelhadas, calhas de telhado nas ruas, etc. Durante a tarde daquele dia continuou ventando muito forte. No outro dia seguimos viagem com destino a Puerto Plata.

Os demais traslados ocorreram sem anormalidades.

Como mencionei anteriormente, a preocupação do Alto Comando da Marinha era grande e isto devia-se em parte ao fato dos possíveis problemas que o sobrevoo do espaço aéreo de outras nações poderia causar. Além disso, era a 1ª vez que a Marinha operava com suas aeronaves numa área tão distante. O pioneirismo sempre traz em seu bojo a apreensão. A apreensão do desconhecido. A capacidade do Aviador Naval estava sendo colocada em prova.

Confesso que quando me foi atribuída esta missão, a preocupação foi muito grande. Ter sob meu comando homens que em sua maioria tinham dificuldades de se comunicar em outra língua que não fosse o português. O mau entendimento poderia ocorrer a qualquer momento. Além de termos que agir como militares, em todos os traslados tivemos que proceder como diplomatas contornando dificuldades que apresentaram.

Apesar disso tudo, sempre tive fé em Deus, que nos acompanhou e nos protegeu em todos os momentos, assim como, confiei nos Oficiais e Praças do HI-1, que com dedicação e

compreensão da importância do evento foram parte primordial no sucesso do empreendimento.

Acredito que esta experiência tenha deixado uma marca bem viva no cenário da Marinha, assim como, tenha mostrado a capacidade do Aviador Naval.

Ao ser transferido para a reserva estava com cerca de 3.500 horas de voo sendo mais de 1.000hs em voo de instrução.

Aviadores Navais da Turma Quevedo

PAULO CESAR de Paiva Bastos .....CN 1957
Gastão Luiz Machado RANGEL .....CN 1957
Carlos Roberto de Oliveira CANDIDO Pereira .....CN 1957
NEY de Souza .....EN 1959
JAVERSON Peixoto Mendes .....EN 1959
Antonio Carlos TOURINHO dos Santos .....CN 1956

Os Fuzileiros Navais da Turma

Odamil Alves Lima CMG- FN (Ref°)

De acordo com a Ordem do Dia nº 11/1957, do Comandante do Colégio Naval e por Ato nº 138, de 29/3/1957 do Diretor Geral do Pessoal da Marinha, deu praça especial de aluno do Colégio Naval, a partir de 15/3/1957, aos alunos abaixo relacionados, para o Corpo de Fuzileiros Navais:

Moacyr Monteiro Baptista, Rubens Muniz, Odamil Alves Lima, Celso Blanco Domingues, Ivan Pereira de Souza, Antônio Paulo D'Ávila Carvalho Filho, Fernando Antonio Antunes Lins, Carlos Roberto de Oliveira Candido Pereira, Edison da Silva Nunes Filho, José Lyra Barroso de Ortegal, Luiz Carlos do Herval, José Alfredo Pimentel, Jorge Roberto Passos da Costa, Erich Baumeier Filho, Hélio Trigueiro Londres Barreto, Hildebrando Mollick e Walter José Fonseca de Souza.

De acordo com a Ordem do Dia nº19/1959 do Diretor da Escola Naval, foram declarados praça de Aspirante a Guarda Marinha, com matrícula no 1º ano do curso de Fuzileiros Navais os alunos abaixo relacionados, neles incluídos aqueles oriundos do Colégio Naval, do Colégio Militar, dos admitidos em concurso e os repetentes do ano anterior:

Moacyr Monteiro Baptista, Antônio Paulo D'Ávila Carvalho Filho, José Alfredo Pimentel, Odamil Alves Lima, Sylvio Ferreira da Silva, Hélio Trigueiro Barreto, José Luiz Ramos de Azevedo, Walter José Fonseca de Souza, Carlos Roberto de Oliveira Candido Pereira, Waldeck Lopes de Souza, Vicente Dias Costa Aroeira Neves, Caetano d Albuquerque Marinho, Nélio Achão, Sebastião Egydio Ferreira Costa, Oscar Santiago Rodrigues, Joel Cardoso Bello, Sérgio Tinoco Vogel, Hermógenes Hiron Marques Junior e Ney de Souza.

Foram declarados Guardas Marinha do Corpo de Fuzileiros Navais em 1961:

Baptista, D'Ávila, Pimentel, Odamil, Sylvio, Trigueiro, Ramos de Azevedo, Candido, Aroeira, Marinho, Sebastião, Achão, Oscar, Joel, Vogel, Hiron, Percival, Lupovici e Level.

O primeiro contato da turma com os fuzileiros profissionais

Chegamos à Escola em 1959 e durante o curso tínhamos um dia da semana de instrução na Ilha do Governador, onde passamos a ter contato com as atividades da tropa. Por essa época o Corpo de Fuzileiros passava por um acentuado crescimento com a criação de novas unidades. Nosso curso teria sido reduzido para 2 anos, devido a necessidade de oficiais para o desempenho de novas funções. Por ocasião da renúncia do Presidente Jânio Quadros, 25 de agosto de 1961, essa necessidade foi evidenciada. Estávamos na Escola Naval, ainda como guardas-marinha, quando fomos chamados para integrar as tropas que estavam de prontidão nas ruas do Rio de Janeiro. Cada aluno assumiu uma missão, eu, por acaso, assumi na Ilha das Cobras, o comando da Companhia de Polícia e em seguida fiquei direto de plantão no Monumento dos Mortos, durante uma semana sem substituição.

A distribuição da turma pelas unidades de Fuzileiros Navais

D'Ávila começou servindo no Grupamento de Uruguaiana – RS, comandou o Batalhão de Comando da Tropa de Reforço, e foi instrutor da Escola de Guerra Naval. Cândido, aviador naval (escreveu o texto sobre os Aviadores) alcançou o almirantado. Ney, também aviador naval, fez seu nome pilotando os helicópteros dos navios hidrográficos. Trigueiro serviu no Grupamento de FNs em Recife. Foi para a vida civil, onde se destacou como empresário. Ramos de Azevedo serviu na Presidência da República, e comandou o grupamento da Marambaia – RJ, área muito bem preservada ambientalmente pela MB. Hiron, que também havia comandado aquela OM, destacou-se pelo apoio a crianças moradoras naquela Restinga. Criou, com os jovens, uma banda de apitos de marinheiro; Bandeira de Mello serviu no batalhão de carros de combate, quando, nos anos 1970, a empresa Brasileira ENGESA se destacou na fabricação de veículos militares, e a Marinha logo incorporou o URUTU, um veículo blindado leve para transporte anfíbio, e o CASCAVEL, veículo médio de reconhecimento; Sebastião serviu em Recife e, mais tarde no Rio foi Comandante de Batalhão e forte candidato ao Almirantado. Eu fui servir em Recife, e depois, no Batalhão Toneleros, no Centro de Instrução da Ilha de Governador, no Grupamento de Fuzileiros Navais do RJ, no Comando de Apoio, e no Comando Naval de Brasília, quando me transferi para a reserva. Oscar, depois da carreira no CFN se tornou dedicado professor universitário. Até hoje trabalha em instituições de ensino superior. Sylvio, igualmente, na reserva se dedicou ao ensino superior; Baptista, depois de ocupar vários cargos relevantes, alcançou o posto de Vice-Almirante, e chefiou o Comando de Apoio do CFN. Desde novembro de 1980, a Marinha passou a ter Almirante de Esquadra FN, o AE Domingos de Mattos Cortez, em razão do crescimento do CFN e, principalmente, pelo reconhecimento da relevância de o país dispor de uma força de combate altamente profissional, e pronta para atuar em diferentes áreas de conflito.

A presença de Fuzileiros Navais brasileiros em missões de paz da ONU, juntamente com o Exército, em diferentes países, notadamente no Haiti, tem merecido reconhecimento internacional. A

tradicional banda marcial do CFN é famosa em todo o Brasil. Durante a visita da Rainha Elizabeth em 1969, a banda fez uma apresentação para a Rainha, que ofereceu uma medalha ao suboficial mestre da banda. Sua apresentação, no Maracanã em 1980, abrilhantou e emocionou os brasileiros, por ocasião da visita do Papa João Paulo II. Menos conhecida, mas admirada no meio artístico, é a orquestra sinfônica dos Fuzileiros. Diversas vezes ela se apresentou na igreja da Candelária, no Rio de Janeiro.

No Centro de Instrução da Ilha de Governador, dentre várias escolas existe a Escola de Música, onde são preparados soldados que chegam com desempenho musical em algum instrumento para carreira de fuzileiro músico. Dali saem verdadeiros profissionais que, mais tarde como sargentos, vão desempenhar atividades musicais nas diversas bandas das unidades da Marinha. De acordo com a motivação dos comandantes formam-se pequenos conjuntos ou orquestras. A Banda Marcial e a Orquestra Sinfônica estão sediadas no Comando de Apoio, no Rio. Além delas, tradicionalmente embarca-se uma excelente banda de música em cada viagem de instrução de guardas-marinha, e suas exibições no exterior são um sucesso.

Os Fuzileiros Navais em Recife

Em Recife estava situado o 3º Batalhão Regional de Fuzileiros Navais, que tinha esta denominação em face de subordinação operativa ao 3º Distrito Naval. O Batalhão recebia uma prioridade das autoridades navais, porque no Porto do Recife ocorriam greves, devido à instabilidade política com a atuação da esquerda. Nas prontidões, havia um plano em que o Batalhão assumia as pontes, isolando o Bairro de Recife. O 3º Batalhão, mais tarde Grupamento de Fuzileiros Navais, fazia o apoio logístico do Comando do 3º DN, fornecendo alimentação preparada em uma grande cozinha, naturalmente, a mesma da própria tropa e, principalmente, fazendo a segurança da sede do Distrito, da Auditoria Militar e do Hospital Naval. Nas visitas de autoridades, cabia aos fuzileiros a segurança das ruas.

No antigo prédio da Escola de Aprendizes Marinheiros havia uma piscina para treinamento de natação. O interessante é que

naquela época, em Recife os clubes sociais não possuíam piscina, e a nossa serviu, durante muito tempo, para treinamento dos nadadores do Clube Náutico Capibaribe. Mais tarde, o nosso comandante Wagner Wolney equipou a piscina com torres e redes de desembarque para treinamento anfíbio, o que foi muito útil nas operações anfíbias realizadas.

Junto ao nosso trabalho diário, seguia-se um cronograma anual de atividades de tropa. Treinamentos eram feitos em Engenho de Aldeia, região afastada de Recife, em um centro de treinamento militar do Exército. Em um destes treinamentos, eu, recém-chegado do Rio, participei com o Tenente Benicasa, que rastejava no solo frente a tropa, durante exercícios com tiro real. Certa vez participamos de tiroteio de bazucas a uma placa de metal, colocada distante. Como a munição era velha, alguns torpedos batiam na placa e falhavam. Benicasa: "*eu vou lá desarmar os torpedos, pois munição não detonada não pode ficar no campo, você não precisa vir*". Eu não tive outra, fui com ele e desarmamos os torpedos sem equipes técnicas ou equipamentos próprios.

A Operação Graviola se constituía em uma grande operação anfíbia realizada no litoral sul de Pernambuco. Todo o planejamento da operação na parte da tropa foi elaborado pelos próprios oficiais do Batalhão. Tropas vieram do Rio para compor o desembarque. Aviões da Aeronáutica fizeram a limpeza das praias.

Outra operação singular foi realizada na praia de Tamandaré, usando-se barcos de pesca para o desembarque. De outra feita, desembarcamos no Porto de Alagoas e fomos, em formação de ataque, correndo e arrastando-nos até a Escola de Aprendizes Marinheiros.

O quartel dos universitários

Grande parte do oficialato era de solteiros, que moravam em quartel, enquanto os casados moravam na vila naval, exceto o comandante que residia na casa de comando. Recife era, naquela época, uma das poucas cidades que oferecia ensino universitário noturno, principalmente de Engenharia. Como estávamos vindo do

excelente ensino de matemática, física e química da Escola Naval, foi muito fácil para mim e. Trigueiro passarmos no vestibular de Engenharia. Escolhi a Elétrica, o Trigueiro a engenharia Mecânica, que depois trocou para a Engenharia Civil. Ao terminar a Elétrica, continuei com a Eletrônica. Mais tarde tivemos novos estudantes. Na época havia um inconformismo geral com o salário, e os oficiais das três forças corriam para estudar aproveitando a oportunidade. Na minha primeira turma da faculdade, se alguém gritasse "sentido", mais da metade da turma levantava-se, e a turma era grande. Após terminar a faculdade, tirei minha licença premio, fiz estágio na CHESF, e até recebi convite para ficar, mas decidi continuar na Marinha, e nunca me arrependi.

Mais tarde, já na reserva, cursei e me formei em licenciatura e bacharelado em Línguas. E esse ambiente cultural, me traz à lembrança o ano de 1963, quando o Trigueiro criou um núcleo de Cultura entre os oficiais do Batalhão. Promovíamos palestras sobre temas os mais variados. No segundo aniversário daquele núcleo, o superintendente da SUDENE, Dr. João Gonçalves de Souza, proferiu uma conferência, com a presença do Almirante Comandante do 3º Distrito Naval.

A Revolução de 1964

Na minha classe na faculdade, já se escutava, de alguns oficiais do Exército, algum burburinho de uma próxima revolução, mas sem envolvimento dos estudantes. Nada mais que isso aconteceu. No quartel, tudo tranquilo. O comandante colocou uma cartucheira e, armado, reuniu a tropa no rancho e comunicou as novas ordens. O Comandante do DN, em comum acordo com as outras autoridades militares locais prendeu o então Governador Miguel Arraes.

Tivemos a honra de receber a visita do Presidente Castelo Branco, já que o Batalhão representava a força terrestre da Marinha no novo regime. Com a tropa formada em frente ao quartel, é recebido, pelo Comandante e passa em revista à tropa. Mais tarde, servindo no Grupamento de Fuzileiros Navais do RJ, tive oportunidade de fazer parte da tropa que reverenciou, no Monumento aos Mortos, a Primeira Ministra da Índia, Indira Gandhi, durante sua

visita ao Brasil em 1968. Outra missão importante foi comandar a tropa mista de Marinha, Exército e Aeronáutica, para salvas fúnebres, na cerimônia do enterro do ex-presidente Café Filho.

O atentado no Aeroporto Guararapes

No dia 25 de julho de 1966**,** o general Arthur da Costa e Silva, então ministro do Exército e candidato à sucessão presidencial, era esperado em Recife, e como de costume, o nosso Batalhão formava segurança junto com as outras forças. Eu fiquei com um grupo na entrada do Aeroporto Internacional do Recife, quando ouvimos uma explosão. Uma bomba explodiu no saguão do aeroporto, fez duas vítimas fatais e quatorze feridos. Entre as vítimas fatais estava o Vice-Almirante (Ref^{o}) Nelson Gomes Fernandes e, entre os feridos, o General Sylvio Ferreira da Silva teve fratura exposta, estourou um tímpano e perdeu quatro dedos da mão.

Outras vivências

Por ocasião das visitas dos navios Caio Duilio (italiano) e Amiral Charnet (francês) fui indicado para exercer a função de Oficial de Ligação. Procuravam um oficial que falasse italiano e francês. Mais tarde, devido à carência de oficias no Comando do Distrito Naval, fui servir naquela unidade, onde exerci várias funções.

Nos anos 1970 eram comuns as cheias em Recife, e os fuzileiros navais atuavam em missão de ajuda à população dos bairros mais carentes. Quando ocorreu a grande enchente, em 1975, a cidade foi totalmente inundada. Eu estava de férias, de regresso do curso da ESAO. Para chegar em casa tive de nadar, junto ao Clube Português no bairro das Graças. Deixei minhas roupas e bagagem em uma casa próxima e as fui apanhar depois da enchente. Vale informar que as cheias de Recife foram resolvidas com a construção da Barragem do rio Tapacurá, um afluente do Capiberibe, que recebe as águas do interior.

Os Intendentes e a Administração da Marinha

José Antônio Destri Lobo, CMG-IM (Ref°)

A turma Quevedo tem 64 oficiais do Corpo de Intendentes. Na época, o curso da Escola Naval era de dois anos para os intendentes, e de três para o pessoal da Armada, pelo que a maioria deles se formou em 1961, um ano antes de nós, e fez a viagem de instrução de GM com a turma de cima.

A vocação para a Marinha, e pela vida no mar, é a mesma para os que ingressaram no Colégio Naval. Muitos tiveram que optar pela Intendência por não terem vista 1.0 exigida para o pessoal da Armada.

Cumprido o requisito obrigatório de embarque, o Oficial Intendente passa a trabalhar nas organizações de terra responsáveis diretamente pela Logística da Marinha, em três de seus componentes: alimentação, sobressalentes, pagamento do pessoal. E, indiretamente, nas demais atividades da Logística.

Ninguém consegue trabalhar sem a alimentação adequada; as famílias, no porto base, precisam receber o soldo, sem atrasos e, naqueles primeiros tempos, ainda não existia o depósito do salário na conta bancária, automaticamente. Os sobressalentes da máquina e de eletrônica, o material de consumo em geral, combustível, medicamentos e outros somam mais de dois mil itens, todos necessários à operação do navio, e são fornecidos antes da partida, ou nos portos de escala, sempre em tempo hábil, pelas organizações militares dirigidas por oficiais intendentes.

O Serviço de Intendência, no início dos anos 1960, dava exemplos de eficácia e de pioneirismo. Seu computador IBM 1401, com 8KB, isto mesmo 8KB, da divisão de Processamento de Dados - DI 17, mais tarde nomeada da Tecnologia da Informação, processava as folhas de pagamento e emitia os respectivos bilhetes, substituindo as antigas máquinas eletromecânicas, muito antes daquela prática ser introduzida em vários outros Ministérios. A Diretoria de Hidrografia utilizava aquele computador para calcular a Tábua das

Marés e outros dados oceanográficos, até 1974, quando passou a dispor de equipamento próprio.

As contribuições dos Intendentes para a administração naval foram incluídas na orientação vinda do alto comando da Marinha, no sentido de se dispor de uma ferramenta que pudesse criar, a partir de suas atividades operativas e administrativas, uma ajuda natural, a mais simples possível. Assim, a partir da organização naval, a qualquer tempo, incluía-se material a ser consultado, formando o Sistema Plano Diretor, iniciado em 1963, de modo pioneiro na Administração Pública do Brasil, pelo que a Marinha foi muito reverenciada durante os encontros com representantes da administração pública em geral.

O Plano Diretor da Marinha, um conjunto de planos básicos, une o orçamento ao planejamento, e sua ideia básica está muito bem trabalhada na obra "Projetos Estruturados de Sistemas", mais tarde editada por uma universidade dos EUA.

Ele é, portanto, "um instrumento de planejamento, execução e controle, de caráter permanente que define, orienta e acompanha as ações a serem empreendidas nos diversos escalões da Marinha, relacionadas à administração orçamentária e financeira, de modo a atender às necessidades da Marinha, com o máximo aproveitamento dos recursos disponíveis."

Com o passar do tempo, quando o Governo Federal implantou um projeto de controle e avaliação – o Programa Gespública –, a Marinha participou com o Programa Netuno.

O colega Milton Xavier pediu para incluir seu depoimento sobre o bom trabalho dos intendentes na DHN, nos anos de 1960 a 1970, quando os navios em comissão, a mais de duas mil milhas do Rio de Janeiro, muito dependiam do apoio logístico da Intendência. E mais: durante os tempos de serviço ativo, jamais ele ouviu dizer que algum órgão da Marinha tivera suas contas rejeitadas pelo Tribunal de Contas da União. Isto se deve ao trabalho dedicado e profissional dos intendentes, embora a responsabilidade final pelos acertos e erros dos subordinados seja sempre do comandante. Nossa Diretoria de Auditoria se antecipa na verificação do cumprimento das normas

vigentes determinadas pelo TCU, evitando transtornos dos comandantes responsáveis, diante da volumosa burocracia brasileira.

Os colegas intendentes são em ordem alfabética do nome de guerra: Abraham, Aguiar Dantas, Albuquerque, Aluizio, Amaury, Americo, Aragão, Boiteux, Caetano, Cesario, Coelho, Correa Neto, Cozzolino, Cunha, Dalton, Dermeval, Destri, Diniz, Elcio, Fernandes Junior, Ferro, Figueiredo, Franco, Garrone, Gil, Gilson, Grillo, Hanibal, Haroldo, Jair, Jayme, Juarez, Lucio, Manhães, Mario Antonio, Markenson Mollick, Moniz Ribeiro, Monteiro, Nelio, Nogueira, Ostwald, Paiva nascimento, Pereira Nunes, Pierro, Remiz, Ribeiro Neto, Righi, Rubens, Sá Freire, Salomão, Silva Gomes, Sobral, Souza, Pivatelli, Tavares, Teixeira Mendes, Tourinho, Trayahu, Vieira, Wilton.

Figura 5: Quevedo entrega diploma de engenheira à sua filha Cláudia, 1986.

Figura 6: Quevedo e sua filha acompanham uma turma de Aspirantes à uma visita.

Figura 7: Homenagem da Escola Naval, desfile.

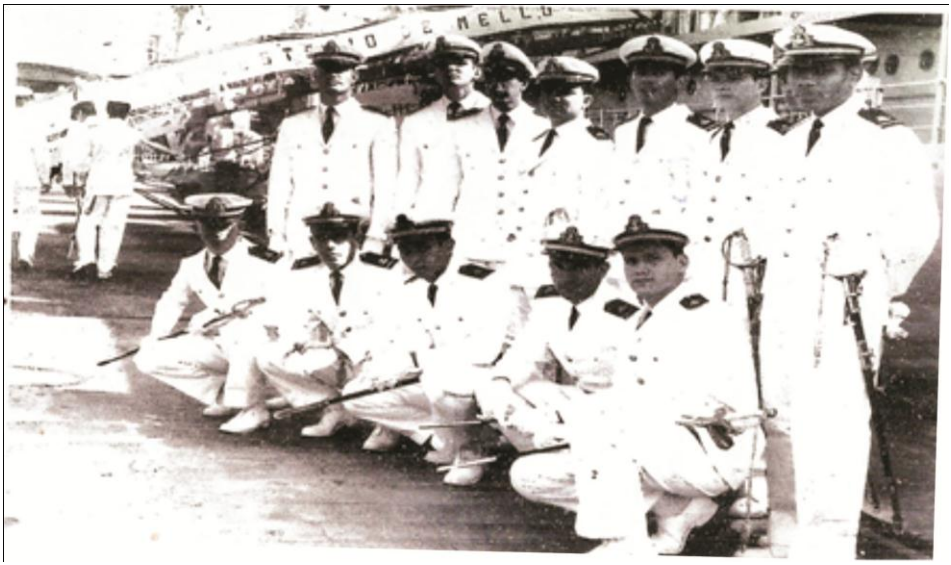

Figura 8: A turma de Fuzileiros Navais.

MAGALHÃES

Ronaldo Schara CMG (Refº)

No dia 14 de dezembro de 1982 realizou-se no cais da Estação Naval do Rio de Janeiro a cerimônia de transferência de subordinação do Rebocador de Porto "TENENTE MAGALHÃES" para o Comando-em-Chefe da Esquadra.

A homenagem prestada ao nosso colega ELIAS PEREIRA MAGALHÃES, tragicamente falecido a bordo do Cruzador Barroso, nos primeiros instantes do dia 15 de agosto de 1967, quando estava de serviço na Praça de Máquinas, vitimado pela explosão de uma turbina, juntamente com outros dez companheiros, sensibilizou a todos que a ela compareceram. Sua mãe, D. Hotília, acompanhada de seus irmãos e sobrinhos vieram de Curitiba e São Paulo, onde moram. Estavam presentes, também, a viúva Vanda, seu filho Luiz Claudio, sua sogra D. Bertha Schara, seus cunhados Luiz Paulo e Ronaldo Schara acompanhados de suas esposas e filhos e os colegas de turma: Almeida, Antonio, Asclepíades, Barbosa, Bravo, Freire, Louro, Valgas e Wegmann.

A cerimônia foi simples, mas muito emotiva. Constou da leitura das ordens de serviço dos Comandantes do Rebocador TENENTE MAGALHÃES e da Estação Naval e, na Praça d'Armas, foram inaugurados um retrato do Magalhães e uma placa de metal oferecida pela Associação Turma Quevedo. O Dr. Edson Pereira Magalhães, irmão, falou em nome da família agradecendo a homenagem.

Falando sobre o Magalhães, cabe-me dizer que a sua morte foi o primeiro grande choque que sofri em minha vida, pois até então não havia perdido nenhum amigo ou parente de forma tão trágica.

Durante os três anos de Escola Naval fora meu companheiro de camarote e, no terceiro ano, em 1961, como não possuía família no Rio de Janeiro, seus pais residiam em Curitiba, convidei-o a morar em nossa casa à rua Barão de Itapagipe 566, na Tijuca. Tínhamos um terreno grande e uma entrada lateral para a garage, em cima da qual havia um quarto com banheiro, totalmente independente. No ano anterior foi ocupado pelo Ferreira Junior, da turma acima da nossa,

colega do meu irmão, que tendo sido declarado Guarda Marinha, havia se mudado para um apartamento e iria fazer a viagem dos GGMM. Magalhães aceitou o convite e durante todo o ano de 1961 morou conosco e foi prontamente adotado pelos meus pais e o queriam muito bem. Era uma pessoa calada, que lia muito e devido ao seu temperamento introvertido demorava a fazer amizade. Era muito prestativo e de uma grande habilidade manual, o que fez aumentar a afeição e a ligação com meus pais, pois estava sempre pronto a ajudá-los em qualquer serviço.

Acho que foi por volta de agosto ou setembro, que notamos que o Magalhães estava ficando muito atencioso para com a minha irmã, Vanda, mais nova do que eu. Logo em seguida iniciou-se o namoro e ele, que sentia-se muito contente por ter seu apartamento privativo e membro da nossa família, devido a sua formação, passou-se a sentir constrangido por morar na casa da namorada, por isso, tão logo saímos Guardas-Marinha, no início de 1962, mudou-se para um apartamento em Copacabana, na Praça Cardeal Arcoverde, que dividia com o Pinto Garcia e o Domingues.

Ao chegarmos da viagem de GM, no início de 1963, fomos embarcados nos navios da Marinha Mercante devido a greve dos oficiais, e após a GREVEMAR, fomos juntos servir no Contratorpedeiro "Apa", mas ele logo foi desembarcado para o CT "Araguari". Daí foi mandado servir em Natal, na Corveta "Forte de Coimbra" (junho a dezembro de 1964) e ao retornar ao Rio, casou-se com aminha irmã em 16/1/1965.

Cursou Máquinas e serviu no NTr "Soares Dutra e no Cruzador "Barroso".

Acho que o Magalhães, de um modo geral, nunca foi muito compreendido pela nossa turma devido ao seu temperamento sério e introvertido.

Acho que poucos o viram dar uma gostosa gargalhada, mas, por outro lado, nunca soube que tivesse ofendido ou prejudicado alguém. Era de uma lealdade a toda prova.

Dois fatos ainda estão gravados em minha memória e parecem terem acontecidos ontem: o primeiro deu-se na casa de meus pais,

no sábado anterior a fatídica viagem, quando o Magalhães me contou que estava preocupado com os problemas que existiam nas máquinas do Cruzador Barroso, onde servia, e que ele iria a bordo para ver se já haviam sido feitos os serviços que determinara. O outro foram suas palavras ao nosso colega Victor Schneider Padilha, antes de entrar de serviço no quarto de 00:00 às 04:00 do dia 15 de agosto de 1967, quando disse que estava muito desassossegado pois acordara de um pesadelo horrível e parecia que estava morrendo.

Sua falta ainda é imensamente sentida pela família.

Pioneirismo do Voo Charter para Miami no Rio de Janeiro

Ivo Barata*

Prefácio

Na década de setenta havia enorme interesse dos brasileiros para compras nos EUA permitindo até a criação de uma nova maneira de vida – os muambeiros – que viviam à custa dos lucros com as vendas dos produtos comprados, principalmente na cidade de Miami. Esta atividade – compras em Miami – foi uma tremenda motivação para encher os aviões, tornando viável até a programação de charters. Conto aqui um resumo da história de um jovem brasileiro, empresário de turismo, que em 1973, com apenas 35anos, sem falar inglês, arriscou tudo que já havia conquistado para realizar o primeiro de uma série de 46(quarenta e seis) charters para Miami, transportando para lá um total aproximado de 7360 (sete mil, trezentos e sessenta) brasileiros, envolvendo contratos milionários (milhões de dólares) com a Braniff, o que lhe valeu, no final, quando o charter foi proibido pelo governo brasileiro, em fevereiro de 1976, entre outras homenagens, o grande privilégio de receber da prefeitura de Miami, a CHAVE DA CIDADE. Vale a pena conferir.

* Ivo Barata é empresário de Turismo.

Uma história verdadeira

No início da década de setenta, como empresário de turismo, dono de uma Agência de Viagens – AVANTUR – eu organizava mensalmente um grupo em excursão para Miami e assim fiquei lá conhecido pelos comerciantes e hoteleiros que chegavam ao ponto de me procurem para oferecer seus produtos.

Desta forma e ainda verificando o aumento da procura, comecei a estudar a possibilidade de fretar um avião na Cia. Aérea Braniff, com a qual trabalhava meus grupos entretanto, quando falava com os gerentes responsáveis pela Cia. Aérea, achavam graça e não davam a resposta de que tanto necessitava, ou seja, o preço do fretamento (charter) de um Boeing 707, com 164 lugares, para ir e voltar a Miami. Eles achavam que era "muita areia para meu caminhão" e, debochadamente, me aconselhavam a continuar vendendo meus grupinhos.

Ora bolas! ... Aquilo me irritava profundamente, porém eu precisava muito deles e por isto tinha de ser político, "engolir sapos" e deixar correr. Entretanto, investiguei melhor o negócio, pois havia uma empresa em São Paulo realizando charters. Com muita malandragem acabei descobrindo que o avião poderia ficar na faixa entre setenta e oitenta mil dólares as duas pernas (ida e volta).

Maravilha! O principal eu havia conseguido. O resto fui conseguindo aos poucos. Numa das viagens para Miami que normalmente realizava como guia do grupo, passei todo tempo correndo hotéis, estudando os possíveis passeios, principalmente a Disney em Orlando, que ainda estava iniciando. Fiz um monte de contatos e descobri que poderia explorar os hotéis de Miami Beach que estavam "batendo lata", digo, totalmente vazios. Eram ótimos hotéis inclusive com piscina porém sem luxo e um pouco mais distante. Consegui preços praticamente impossíveis pois provei aos proprietários que se me vendessem os aptos por simbólicos dez dólares teriam, sem dúvida, em se tratando de um grupo de 164 pessoas, uma situação muitíssimo melhor do que continuarem vazios. O hotel lotado daria lucro no restaurante, nos bares etc. e, principalmente, promoveria o hotel. Eles, os responsáveis pelo hotel, estudaram minha proposta, tentaram aumentar para 20 dólares

mas, no risco de perderem o negócio para algum outro concorrente, e continuarem vazios, toparam – aceitaram meus 10 dólares por apartamento, onde eu alojava quatro pessoas. Uma incrível pechincha! Significavam 2,50 dólares por pessoa, por dia, o que, mesmo em 1973, era um verdadeiro milagre. O charter oferecia passagem aérea, traslados (aeroporto/hotel/ aeroporto) e hospedagem em apto quádruplo. Para duplo e triplo havia pagamento adicional.

Passei a estudar o custo dos traslados. Precisava conseguir uma receita extra para cobrir esta despesa e consegui com cinco lojas comerciais que, em troca da permissão para realizarem suas propagandas no ônibus, inclusive entregando seus folhetos e falando ao microfone, pagariam o custo dos traslados. Pronto eu já tinha ideia de preço para o avião – hotel e traslados. Agora necessitava pensar no lucro. Como eu poderia ganhar sem agredir o preço de venda do charter que necessitava ser o máximo dos máximos atrativos?

Com um operador local que deveria trabalhar comigo selecionei as principais atrações (passeios) a serem oferecidas como opcionais onde, naturalmente, se podia conseguir, facilmente, altíssimas comissões. Lógico que a venda destes opcionais, assim como qualquer coisa fora do que estava registrado como incluído (avião – traslado e hotel) era considerado "por fora", permitindo um excelente lucro Além disto havia uma rica participação nas compras em selecionadas cinco casas comerciais que eu prometia realizar promoção desde o avião e ainda, além de tudo isto, havia uma fortíssima possibilidade de conseguir ganhar uma excelente participação na cobrança do excesso de peso – isto mesmo – o peso das bagagens era da minha responsabilidade e do meu controle, portanto, podia-se cobrar o excesso o que, mesmo dando maravilhosos descontos, poder-se-ia ganhar um monte de dólares. O charter permitia isto, e eu já sabia muito bem como trabalhar. Estava então tudo muito bem planejado e organizado, mas ... eu não tinha o avião...eu não conseguia que a Cia Aérea Braniff, com quem eu operava meus grupos, e portanto era conhecido, tinha maiores chances, confiasse-me o fretamento (charter) de um avião . Este era o enorme problema

Aí aconteceu o mais incrível. Algo que hoje muito me orgulha, mas que, na época, me tirou noites de sono. Foi mesmo incrível. Vejam só ...

Eu fiz um cálculo aproximado de todos os custos e lancei a venda do charter confidencialmente, enviando folhetos de propaganda para a clientela, que já era bem numerosa. Ofereci um programa de viagem com uma semana em Miami, incluindo avião, hotel na praia (Miami Beach) e traslados por um preço milagroso. Preço calculado com o custo do avião e hotel dividido por cento e sessenta, deixando, portanto, somente quatro lugares em branco, naturalmente para a equipe, formada por quatro guias. Um preço imbatível, maravilhoso.

Gente! Que loucura ... Eu passei a vender o que não tinha. Eu não tinha o avião.

A venda foi um sucesso estrondoso. Uma maravilha ... em menos de quinze dias estava lotado. Eram cento e sessenta passageiros já pagos. Incrível!

A concorrência tomou conhecimento e tentou atrapalhar mas, não houve tempo. Quando eles iniciaram uma tentativa eu já estava com o negócio resolvido – tudo pago – tudo vendido em tempo recorde – Uma maravilha!!!

Muito bom... Muito muito bom ... estava tudo vendido...dinheiro em caixa ...mas e o avião? Gente! ... Eu não tinha ainda o avião. E agora? Na verdade o risco era muitíssimo grande, era mesmo enorme. Era tudo ou nada, Agora, se eu não conseguisse o avião, poderia perder tudo que já havia conquistado e inclusive ter problemas com a justiça pois eu havia recebido dinheiro – pagamento – de cento e sessenta pessoas prometendo o que ainda não tinha. Muita ousadia!!! Mas eu já havia lido não lembro aonde que... "o empresário que não é ousado está fadado a falência" e assim conseguia me consolar e ... " tocar o bonde" ...

Tem que dar certo, eu dizia toda hora ...Tem que dar certo ...

Planejei, quase decorei o que deveria falar, como me comportar lá na Braniff e depois de uma noite muito mal dormida, equipado com todos os recibos das cento e sessenta pessoas, fui para a Cia Aérea.

Quando novamente me negaram, sempre com aquele conselho, mais um deboche, para que eu continuasse vendendo meus grupinhos, eu, com a moral lá em cima, joguei a pasta com os recibos na mesa e com muita força declarei:

— Amigos, o avião já foi vendido. Estão aqui os comprovantes, cento e sessenta pagamentos. Se vocês não quiserem negociar comigo, muito bem ... lamento mas vou procurar uma outra empresa e pegando minha pasta ameacei ir embora.

O resultado foi dinâmico e assustador

— Calma! Calma! ... O que é isto? Que loucura ... Espera ... vamos chamar o Décio (diretor geral) ... vamos ver o que se p ode fazer ... Aguarde um instante ...

Fiquei por volta de vinte minutos esperando sozinho pois todos, os gerentes, sumiram, deviam estar na sala do chefe, o Sr. Décio, verificando o que podiam oferecer. Encurtando a história depois de muito "lero-lero" muita negociação, fechamos por setenta e cinco mil dólares o que estava um pouco acima do esperado porém era perfeitamente possível.

Pronto! Problema resolvido! Eu tinha o avião! ... maravilha! Eu havia conseguido o avião e tudo já estava vendido. Meu Deus! Que sensação de vitória....

Foram seis aviões fretados em 1973 e depois dez no ano seguinte (1974) e em seguida, viajei para Dalas, para negociar diretamente com o vice-presidente da Braniff – Mr Ducos – trinta aviões em "back to back", ou seja, aproveitamento de todas as pernas – Era um avião por semana. Vale aqui registrar, lembrar, que eu não sabia falar inglês o que era incrível, um absurdo total para o Mr. Ducos que via um menino brasileiro (37anos), com a coragem de, sem entender inglês, ir a Dalas, ao escritório central da Braniff, assinar um contrato de milhões de dólares. Realmente um maravilhoso absurdo que contou muito a meu favor, permitindo-me a simpatia do Vice-Presidente e os melhores preços possíveis.

Os charters, que passaram a incomodar a VARIG, na época, a mais importante empresa aérea no Brasil, foram proibidos pelo governo, em fevereiro de 1976. Em caráter excepcional ainda

permitiram-me trabalhar os dois últimos aviões, pois já estavam totalmente pagos. Desgraçadamente, fui obrigado a encerrar minhas atividades com charters e consequentemente demitir quase toda uma equipe de excelentes funcionários.

O Maior Problema dos Governos Brasileiros é Político, Econômico ou de Gestão?

Professor Antonio de Loureiro Gil*

Introdução

A falha para analisar a competência ou incompetência quanto à produtividade governamental é a raiz da fragilidade, da decadência moral e operacional da gestão pública, nas três esferas governamentais – federal, estadual, municipal – incluindo-se as respectivas equipes de governo.

Neste contexto, duas entidades são consideradas: o equilíbrio fiscal, no âmbito macroeconômico, e o modelo político adequado, como foco central dos esforços da classe política brasileira. Entretanto, essas duas entidades, por si só, não são suficientes para a correção do rumo da sociedade no sentido do crescimento do Brasil, com melhor equilíbrio social.

---

* Titular da Universidade Federal do Paraná – (UFPR); Professor de Doutorado e de Mestrado da Universidade de São Paulo - USP.
Doutor e Mestre pela Universidade de São Paulo, com tese e dissertação na área de Auditoria da Tecnologia da Informação – TI.
Ingressou na Marinha de Guerra em 1957, no Colégio Naval. Formou-se na Escola Naval em 1961 e, como Oficial, serviu no contratorpedeiro Pernambuco e na Diretoria de Tecnologia da Informação – TI, da Marinha, de 1966 a 1971.
Consultor, palestrante e com artigos publicados nos Estados Unidos da América, França, Espanha, Portugal, Israel, México, Argentina, Uruguai e Panamá.
Executivo e Consultor de empresas privadas ou governamentais no Brasil.
Autor de vinte e um livros no Brasil e um em Portugal, publicados pelas editoras SARAIVA, ATLAS, SENAC – São Paulo, ÁGORA-RJ, JURUÁ – PR, Publicações EUROPA-AMÉRICA, de Lisboa – Portugal, totalizando oitenta mil exemplares vendidos.

A visão de futuro necessária à condução da nação brasileira para melhores momentos é totalmente dependente da capacidade de gerenciamento exercida pelos integrantes das equipes de governo e de estado. Modelos e metodologias adequados de gestão governamental devem prevalecer para o alcance da eficácia das políticas públicas com equilíbrio fiscal, quando do aumento do gasto social. Dentre as metodologias, destacam-se, como resposta: CCM, DEQ, SWOT, BSC, PMBOK, BIN, MARCA PRÓPRIA.

Políticas públicas ineficazes (resultados não aceitáveis pela população brasileira) e ineficientes (recursos ou processos exercidos com desperdício) não contribuem para o desenvolvimento econômico do país.

Metodologias e modelos para gestão pública

Criação de mecanismos para avaliar a eficiência (custos dos processos) e a eficácia (resultados alcançados com os produtos ou serviços gerados) dos gastos com as políticas públicas governamentais, este é o caminho viabilizado por metodologias com foco qualitativo e quantitativo corretos e lógicos.

O objetivo (a narrativa) e a meta (a mensuração da narrativa) das políticas públicas devem ser claras, devem demonstrar o que foi ou não alcançado (governança, transparência e responsabilidade das ações e dos projetos governamentais).

Deve-se enfatizar a gestão do conhecimento e a gestão de indicadores e de métricas, como base para o treinamento das equipes de governo. A gestão do conhecimento associada à família de indicadores, ou métricas, norteadas por parâmetros da gestão, é fundamento para avaliação do impacto das políticas públicas no processo de atendimento às demandas da sociedade brasileira.

A política pública não pode ser avaliada contando-se apenas o número de beneficiários. O Brasil gasta muito mal, com pouca eficácia e pouca eficiência.

A Lógica e o Argumento

A incapacidade da gestão governamental brasileira, de lidar com a visão de risco assusta aos mais íntimos de modelos e metodologias para gestão.

O risco, como entidade única para *benchmark* entre políticas públicas, e para processos de escolha com hierarquia para alocação de recursos escassos, é de valor inestimável aos processos decisórios.

A inexistência de planos alternativos derivados da não viagem virtual no espaço/tempo da gestão demonstra de forma inequívoca, a insuficiência de planejamento e de controle estratégico e tático do governo. Os aditivos de contrato irregulares ou mal feitos são regra e prática comuns, quando da atual gestão pública. Ocorrem atividades de espionagem.

A proliferação da produção de dados e a verborragia explicativa ou justificativa do não cumprimento de metas, objetivos, estratégias, de projetos com atrasos e a enxurrada de promessas não cumpridas geram descrédito e desconforto da administração pública brasileira. Análises sensatas e com honestidade de propósitos são escassas. Desmantela-se a vertente de *prevenção, detecção, correção*, como eixo central de modelos e metodologias de gestão.

Advertência

É preciso fechar a porta para fraudes, roubos, furtos, espionagem, sabotagem. E, igualmente, a conduta do *eu não sabia* como desfaçatez de autoridades e corruptores. A repetição contumaz de atos ilícitos no ambiente governamental é fato relevante para a assertiva: derretimento por falta de ferramentas e instrumentos adequados dos modelos da gestão governamental.

Focar políticas públicas nos grupos sociais mais vulneráveis, tanto na perspectiva econômica quanto tecnológica, é o cerne para boas práticas quando dos gastos públicos.

A lógica é mensurar o gasto da política pública voltada à ciência e tecnologia, e seus reflexos na diminuição das desigualdades sociais.

O *benchmark* das políticas públicas brasileiras com foco nos seus resultados, *vis a vis*, aquelas de outros países, é prática recomendável para a credibilidade governamental.

É preciso eliminar da administração pública a fórmula:

populismo	+	**corrupção**	+	**incompetência**	=	**quebradeira**

Os principais momentos para uma gestão pública que agregue valor à sociedade nos horizontes presente e futuro implica na vigência de:

1 – auditoria da gestão e da operação do negócio governo atuante;

2 – ênfase à teoria da agência governamental;

3 – competência dos integrantes dos Conselhos Fiscais e de Administração;

4 – força na análise de *compliance* com viés direcionado à customização, adaptação à inovação e ao pioneirismo e, finalmente

5 – existência de *sistema de informação da decisão* lastreado pela tecnologia da informação-TI.

Conclusão

A aplicação de ferramentas e instrumentos para gestão do desenvolvimento de projetos e da operação do negócio governo deve ser base para funcionamento de todo plano de governo.

A velocidade da mudança na sociedade atual pede governos mais leves e ágeis no ***comando da inovação e do pioneirismo no ordenamento regulatório.*** Leis e normas sofrem rápido processo de deterioração diante da principal característica do século XXI: intensas e rápidas mudanças no processo e no produto organizacional, na sociedade e no mercado.

As metodologias para gestão e operação, e correspondente auditoria de negócios privados ou governamentais são: CCM, DEQ, SWOT, BSC, PMBOK, MARCA PRÓPRIA, AUD. Elas viabilizam a

utilidade para as ferramentas tecnológicas *sistema de informação decisão e stress decisório com TI.*

O uso da tecnologia da informação (TI) melhor justifica metodologias para processos decisórios quando da logística, da controladoria e da gestão de pessoas no ambiente organizacional. Os governos vencedores, neste século XXI, estão incorporando nova lógica, práticas e tecnologias para a gestão de negócios privados ou governamentais. É hora de fazermos o mesmo.

Deve ser revisada a educação nos níveis de graduação, pós-graduação (extensão e especialização), mestrado acadêmico ou profissionalizante (MBA), tanto nas universidades privadas quanto nas públicas, no que se refere às atividades pertinentes à Gestão Pública. Essa matéria, ou disciplina, deveria constar do currículo básico dos cursos de graduação em Administração.

MENSAGEM à GERAÇÃO SEGUINTE

Os doze anos de minha vida dedicados à Marinha de Guerra do Brasil foram de utilidade para toda a minha vida pessoal e profissional.

Aprendi companheirismo, lealdade, disciplina e o gosto pela batalha da vida.

Nas atividades do ambiente da iniciativa privada ou acadêmica trilhei o caminho profissional com visão do ser útil aos meus companheiros de jornada.

Aprendi e repassei a ideia de utilidade e acolhimento aos colegas como linha de conduta e forma de viver. Espero e torço para que a variável utilidade e acolhimento pessoal e profissional seja o caminho das próximas gerações de brasileiros.

Da MARINHA para o SERPRO

Gilson Leal Barbosa*

Eu não estava muito satisfeito com o que estava fazendo (era IM e encarregado de pagamento no Batalhão Riachuelo), pois eu tinha estudado e não me conformava com aquilo. Então resolvi fazer vestibular para a Escola Nacional de Ciência Estatística – ENCE.

Quando já estava no 2º ou 3º ano, foi inaugurado o primeiro computador na antiga Divisão de Processamento de Dados da DIM e, nessa ocasião os representantes da IBM junto à DIM, informaram ao Diretor de que a Marinha precisava formar Analista de Sistemas e sugeria que fossem oficiais com formação matemática. Foi aí que o Almirante soube que havia vários oficiais que estavam cursando a ENCE e designou os mesmos para servir na tal divisão, inclusive eu.

A equipe que foi para aquela Divisão desenvolveu um Sistema de pagamento que o pessoal da IBM considerava o melhor Sistema entre seus clientes e fazia a maior propaganda.

Como o SERPRO acabava de ser criado, se interessou pela equipe e convidou alguns colegas para trabalhar naquela Empresa e foi assim que fui parar no SERPRO, onde trabalhei por 25 anos e onde me aposentei.

O SERPRO é responsável, entre outros menos importantes, pelos seguintes projetos:

Imposto de Renda de Pessoa Física – IRPF

Imposto de Renda de Pessoa Jurídica – IRPJ

Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI

Arrecadação Federal

Cadastro de Pessoa Física – CPF

Cadastro de Pessoa Jurídica – CNPJ

* Gilson Leal Barbosa é Analista de Sistemas, graduado em Economia, deixou a Marinha como CT, trabalhou no SERPRO durante 25 anos.

Cadastro Nacional de Veículos – RENAVAM (último projeto no qual trabalhei).

Gostaria que ficasse bem claro que não sai brigado com a Marinha, tanto que incentivei meu filho para ingressar no Colégio Naval e fazer uma bela carreira na Marinha, onde hoje é o Contra-Almirante Sergio Ricardo Segóvia Barbosa.

Integral elíptica

Carlos Fernando Martins Pamplona CMG Professor (Ref°)

Em princípio, eu não estaria envolvido na publicação comemorativa dos 60 anos de ingresso no Colégio Naval, já que entrei na Escola Naval oriundo do Colégio Militar.

A menos que no capítulo alusivo ao período da EN se faça alguma referência ao entrosamento da turma de 57 do CN com o pessoal que ingressou na EN em 59, oriundos de concurso ou do Colégio Militar do Rio de Janeiro, um comentário meu poderia ser considerado pertinente. É o seguinte:

– Naquele período, entre muitos, ficou marcado um episódio ocorrido no 2º ano, nas aulas de Eletricidade, quando nos era ensinado o cálculo do campo elétrico gerado por uma espira circular carregada, em um ponto de seu eixo central, utilizando as técnicas do Cálculo Integral estudado no 1º ano. Interessado pelo assunto, imaginei calcular o valor do campo gerado em outro ponto, situado no próprio plano da espira. Cheguei a uma integral para a qual não consegui descobrir a solução, mesmo consultando o Granville (lembram?) e outros manuais.

Curioso, procurei o comandante Radival, nosso professor de Cálculo no 1º ano, para que me ajudasse na solução. Ele então me indicou que eu havia chegado a uma "integral elíptica", que *não admite solução analítica*, tão somente solução numérica. Ele enalteceu minha pesquisa e, na mesma semana, comentou o fato com o professor de Eletricidade, Comandante Busse que, por sua vez,

fez elogios nas salas de todos os quartos de aula acerca do meu interesse como estudante.

É claro, fiquei muito feliz.

Quase 10 anos depois, após ter sido aprovado em concurso para professor efetivo da Escola Naval, ao me apresentar ao oficial de serviço na sala de estado, este me perguntou, entusiasmado: – "o senhor é o tal oficial que, quando era aspirante na Escola, *conseguiu resolver uma integral que não tinha solução conhecida?*" (opf!!!)

Após tentar, sem êxito, explicar que não teria sido bem assim e, vendo que a admiração pelo meu suposto "feito" era enorme no semblante do colega que me recebia na nova e honrosa comissão, deixei que ele continuasse feliz e orgulhoso ao me receber.

Como se pode concluir: FAMA É ASSIM (BOA OU MÁ), NEM SEMPRE É BEM FUNDAMENTADA.

Manoel José Gomes Tubino CMG–IM (Ref°)

"O melhor amigo de todos os seus amigos." Geraldo da Costa Veloso

Tubino foi um dos protagonistas do notável crescimento experimentado pela Educação Física no Brasil a partir da década de1980.

Como acadêmico e pesquisador, foi pioneiro em várias frentes, especialmente na área de treinamento esportivo e Políticas Públicas de Educação Física e Esporte, tendo uma atuação marcante no delineamento destas atividades no Brasil, deixando legados que se fazem presentes até os dias de hoje.

A simplicidade e generosidade eram suas marcas registradas, características maiores das pessoas competentes e aglutinadoras, e sua incontestável liderança, exercida sem alarde, emanava naturalmente deste traço marcante e inconfundível de sua personalidade.

Tubino era uma pessoa institucional, acima de querelas pessoais, movido pelas causas e questões coletivas que tanto o

sensibilizavam, entregando-se de corpo e alma em todos os muitos desafios que enfrentou.

Harmonizando razão e emoção, era firme em suas convicções, mas afeito ao diálogo, sempre com o coração aberto.

Viver com alegria era seu lema e fazer os outros sentirem alegria uma intenção permanente.

Muitas foram as contribuições de Tubino ao esporte no país. Podemos dividi-las nos planos político, acadêmico e literário-científico, de modo a sumarizar e melhor visualizar seus legados.

No plano político cabe ressaltar sua participação como Presidente do Conselho Nacional de Desportos – CND, de 1985 a 1990; Secretário de Educação Física e Desportos, de 1998 a 1990 e Presidente do Instituto Nacional de Desenvolvimento do Esporte – INDESP, no ano de 1999.

À frente do CND comandou a chamada "democratização do esporte", ao formar e presidir uma comissão de reformulação do esporte, privilegiando o diálogo com as entidades, com as representações de classe, com os atletas e a mídia.

Reconheceu diversas modalidades esportivas, que passaram a ter suas entidades próprias, e buscou uma profunda reformulação na legislação esportiva vigente no país, inclusive reestruturando a votação das entidades esportivas e interferindo nas organizações de eventos esportivos.

Sua participação foi fundamental nas comissões do Congresso Nacional para a inclusão da prática da atividade física e esportiva como um direito do cidadão na Constituição Federal de 1988, sendo responsável pela redação setorial da Sub Comissão do Desporto do artigo 217, que inclui o Esporte em nossa Constituição.

Como Presidente do INDESP, elaborou em 1999, uma Carta Compromisso que enfatizava o Esporte como campo cultural e social, com as seguintes diretrizes principais:

– Reconhecimento do Esporte como direito de cidadania;

– A promoção do Esporte Educacional;

– A legitimação de participação social no Esporte;

– Adoção do conceito de lazer;

– Reforço do papel da mulher no Esporte;

– O entendimento do Esporte de Rendimento;

– Inserir o Turismo Esportivo;

– Enfatizar os movimentos Olímpicos e Paralímpicos;

– Elaboração de um Plano Nacional de Esporte

Ainda no plano político, foi Vice-Presidente do Conselho Federal de Educação Física – CONFEF, participando do grupo que, no Congresso Nacional, trabalhou para o reconhecimento do profissional de Educação Física.

Em âmbito internacional foi o primeiro brasileiro a assumir a presidência da *Féderation Internacionale d´Educacion Phisique* – FIEP, cargo que exerceu desde o ano 2000 até seu falecimento, em dezembro de 2008, tendo representado a entidade em todo o mundo, abrindo frentes para a Educação Física no Brasil em eventos e cursos no exterior. No ano 2000 elaborou o novo Manifesto Mundial da FIEP.

No plano acadêmico encontramos a mais profícua contribuição de Tubino ao país; de Professor Emérito a Pesquisador, Inovador e Administrador Universitário.

Tendo iniciado sua carreira esportiva como atleta, logo se interessou pelo aspecto da preparação física, fator fundamental para o sucesso de qualquer atividade esportiva, relegada a um segundo plano até os idos de 1970, quando ainda prevalecia o culto às habilidade individuais.

Dedicou-se integralmente ao desenvolvimento de processos e metodologias científicas do treinamento desportivo, com pesquisas e aplicações práticas, tornando-se referência no país.

Atuando como preparador físico do time de voleibol do Fluminense – RJ, seu trabalho foi reconhecido com o ingresso na Seleção Brasileira, quando viria a conquistar diversos títulos, formando a consagrada Geração de Prata, pedra fundamental para as conquistas olímpicas e mundiais alcançadas por nossas seleções mundiais desde então.

Motivado pelo sucesso alcançado, e movido sempre pelas causas institucionais (mais que pessoais), Tubino decidiu ingressar no campo da Educação, na docência a na gestão, como forma de transmitir e difundir, o mais possível, toda a experiência adquirida até então na prática do treinamento esportivo.

Seu objetivo era formar o maior número de profissionais de Educação Física no menor tempo possível. Iniciava aí sua carreira como Professor e Gestor Universitário, com a criação e desenvolvimento do Curso de Educação Física na Cidade de Volta Redonda – RJ, no período de 1970 a 1980.

Em paralelo às atividades de professor e gestor, Tubino dedicou-se com grande afinco em seu próprio desenvolvimento pessoal, que lhe ofereceria mais elementos para o sucesso em sua luta pela formação continuada do Profissional de Educação Física, na busca de uma atividade cada vez de maior qualidade.

Assim, acrescentou à sua formação de Bacharel em Ciência Navais pela Escola Naval (1960), os títulos de Mestre em Educação Física na área de Administração Educacional – UFRJ (1976), Doutor em Educação Física pela Universidade Livre de Bruxelas (1982), Doutor em Educação na área de Planejamento e Administração – UFRJ (1988) e Livre-Docente pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro – UERJ (1988).

Ainda no plano acadêmico, foi Vice-Reitor Acadêmico da Universidade Gama Filho, de 1992 a 1998, coroando uma jornada de quase 25 anos de dedicação àquela então bem sucedida entidade de ensino.

Também participou de inúmeras Bancas Examinadoras de Universidades no Brasil e no exterior, bem como apresentou centenas de trabalhos científicos em mais de 20 países ao longo de sua trajetória como um ícone do Esporte.

Finalmente, mas não menos importante, foi a contribuição de Tubino no Plano Literário-Científico. Publicou 25 livros no período de 1973 a 2010, sendo que a obra "Metodologia Científica do Treinamento Desportivo" tornou-se uma referência mundial.

Antes de enumerar sua vasta obra literária, merece destaque especial o "Dicionário Enciclopédico Tubino do Esporte", editado e lançado no ano anterior à sua morte prematura, resultado de pesquisas exaustivas ao longo de 14 anos, sendo talvez a mais completa enciclopédia existente sobre os esportes praticados em todos os continentes.

Livros editados em ordem cronológica:

– "As Qualidades físicas na Educação Física e Desportos", Editora Fórum, 1973.

– "Em Busca de uma Tecnologia Educacional para as Escolas de Educação Física", Editora Cultrix, 1976.

– "Os Conceitos de Eficiência e Eficácia como orientadores administrativos de cursos de graduação em Educação Física", Editora do Ministério da Educação e Cultura, 1977.

– "Metodologia Científica do Treinamento Desportivo", Editora Ibrasa, 1979.

– "Universidade Ontem e Hoje", Editora Ibrasa, 1983.

– "Tecnologia Educacional -das Máquinas de Aprendizagem à programação funcional por objetivos", Editora Ibrasa, 1984.

– "Terminologia Aplicada a Educação Física - Uma Introdução", Editora Ibrasa, 1985.

– "Teoria Geral do Esporte", Editora Ibrasa, 1987.

– "Repensando o Esporte brasileiro", Editora Ibrasa, 1988.

– "Esporte e Cultura Física", Editora Ibrasa, 1992.

– "Educação Física e Esportes - Perspectivas para o século XXI", Papirus, 1992.

– "O Esporte no Brasil - Do período colonial aos nossos dias", Editora Ibrasa, 1996.

– "Universidade, Qualidade e Avaliação", Editora Dunya, 1997.

– "Educação para o Esporte- Telecurso 2000", Editora Globo, 2000.

– "Manifesto Mundial da Educação Física Fiep", Fiep, 2000.

– "Dimensões Sociais do Esporte", Cortez, 2001.

– "As Teorias da Educação Física e do Esporte- Uma abordagem epistemológica", Manole, 2002.

– "500 Anos de Legislação Esportiva brasileira - Do Brasil Colônia ao início do século XXI", Shape, 2002.

– "Metodologia Científica do Treinamento Desportivo", edição revista e atualizada, 2003.

– "Brasil Potência Esportiva Pan-Americana", Casa da Educação Física, 2004.

– "O Que é Esporte", Brasiliense, 2006.

– "Esporte e Cultura de Paz", Shape, 2006.

– "O que é Olimpismo", Brasiliense, 2007.

– "Dicionário Enciclopédico Tubino do Esporte", Senac, 2007.

– "Estudos Brasileiros sobre Esporte" (lançado pós morte), Eudem, 2010.

Por toda sua trajetória de vida em prol do fomento do Esporte, Tubino recebeu inúmeros prêmios, honrarias e homenagens, sendo a mais significativa a que recebeu após sua morte, em ... dando o seu nome à "Vila Esportiva Manoel José Gomes Tubino", um centro de treinamento voltado para atividades olímpicas, localizada no bairro de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro – RJ.

O novo Mundo dos Plásticos

Rubem Alves de Sá Freire*

* ADVOGADO e Administrador de Empresas. Ex-diretor de Marketing da DOVER Ltda. e da RIONIL Ltda. Sócio proprietário da Agropecuária PIRAÍ Ltda. Conselheiro da FIRJAN-Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Diretor Conciliador do SIMPERJ-Sindicato das Indústrias de Material Plástico do Estado do Rio de Janeiro. Ex-membro da comissão de Meio Ambiente da ABIQUIM-Associação Brasileira da Indústria Química. Ex-membro do Comitê Brasileiro de Embalagem, da ABNT. Ex-Diretor da ABRE-Associação Brasileira de Embalagem. Profissional atuante, há quarenta anos, na área de embalagem transparente para alimentos, medicamentos, bebidas e produtos de limpeza.

Eu já estava na reserva da Marinha quando conheci um executivo japonês que estava querendo montar uma fábrica no Brasil, depois de alguma conversa em português enrolado com japonês e inglês, disse-lhe que falava francês, então perguntou-me se poderia ir a França estudar um assunto que interessava ao Brasil. Fiquei curioso e fui para a França visitar empresas que já haviam substituído as embalagens de vidro e de lata metálica, pelas modernas embalagens de plástico, assim, usando o prestigio de uma grande multinacional, já antiga no Brasil, visitei fábricas de produtos de limpeza, cosméticos, medicamentos, perfumes, alimentos diversos óleo comestível, vinhos, água mineral e refrigerantes.

Ficava realmente boquiaberto quando cada empresário me falava das economias conseguidas, por causa das diferenças de peso e preço das embalagens plásticas. Para exemplificar fizemos comparações com garrafas de vidro para refrigerantes e as novas garrafas de plásticos, pois as de vidro, por exemplo, como as de Coca Cola de um litro pesa vazia um quilo e cem gramas enquanto as de plástico (PET) apenas cinquenta gramas, ou seja era um quilo e cem contra cinquenta gramas e pior, a de vidro continha só um litro e a de plástico dois litros, ambas praticamente ocupando o mesmo espaço, quer fosse nos caminhões, no ponto de venda ou nos estoques das lojas dos supermercados, dos bares, e nas residências.

Um simples cálculo mostrava que um caminhão que transportasse quinze toneladas, ele transportava a metade do total em vidro e a outra metade era o produto, ou seja, numa viagem transportava sete mil e quinhentos litros do refrigerante e sete mil e quinhentos quilos de vidro, das embalagens que ainda precisavam voltar para a fábrica, não eram descartáveis e seriam lavadas, esterilizadas e secadas para serem usadas outra vez, aí verifiquei poder haver, pelo menos, dois problemas na operação lavagem e esterilização das garrafas de vidro porque tinham que passar por máquinas lavadoras que utilizam produtos químicos que contêm soda cáustica, e então podia acontecer de haver uso demasiado de produtos químicos e restar resíduos que poderiam contaminar o conteúdo ou, pelo contrário, usar produtos químicos em quantidade insuficiente e restar nas garrafas, resíduos nocivos que iriam contaminar também o conteúdo.

A embalagem plástica, pesando muito menos, é fabricada dentro da fábrica do produto a ser embalado e já esterilizada. Mas a grande jogada era o cálculo do lucro que a empresa teria poia não precisava trazer as garrafas vazias de volta, havia economia de transporte, além disso, as garrafas de plástico ocupavam o mesmo espaço das garrafas de vidro, entretanto as de plástico continham dois litros, enquanto as de vidro continham a metade, ocupando o mesmo espaço e ainda a agravante de ter espaço para guardar as garrafas de vidro vazias, até que fossem devolvidas ao fornecedor.

Portanto, o citado caminhão de quinze toneladas, quando transportava produtos embalados em vidro, estaria transportando apenas sete mil e quinhentos quilos do produto e sete mil e quinhentos quilos de vidro que, posteriormente, teriam que ser devolvidas, enquanto o mesmo caminhão se transportando produto embalado em plástico estaria transportando quatorze mil quatrocentos quilos do produto e apenas seiscentos quilos de plástico.

Foi também bastante ponderado o fato de no ponto de venda quer fosse um bar uma loja ou um supermercado não haver mais a necessidade de se ter espaço para a guarda de embalagem de vidro vazias.

Os executivos das empresas logo optavam pela embalagem plástica, nas fabricas, nos laboratórios, nos engarrafadores de água e refrigerantes, tendo em vista muitas vantagens e economia.

E assim fomos repetindo a experiência em diversos fabricantes, sempre comparando a embalagem de vidro com a embalagem transparente plástica.

Alguns casos foram decididos de maneira pitoresca como, por exemplo, quando visitei o fabricante do Sal de Fruta ENO, eles tinham uma rotina diferente, pois quando o produto era colocado dentro do frasco de vidro e esses frascos eram colocados em uma caixa de papelão, antes de fechar a caixa, um funcionário colocava uma folha de papel com um aviso em letras maiúsculas e grandes que era o seguinte: AO MANUSEAR OS FRASCOS, FAVOR SACUDIR PARA O VOLUME VOLTAR AO NORMAL, isto porque o frasco do ENO, na fábrica, passava de uma esteira para outra, era colocado na caixa,

depois, nos palets, depois no estoque, e nos caminhões. Depois disso tudo, o pó ficava socado, parecendo ter uma menor quantidade e então por isso, no momento de se colocar na prateleira para venda, devia-se sacudir cada frasco para que o volume do pó ficasse em melhor nível.

Então, observando o procedimento, sugeri que não colocassem mais aquele aviso, mas simplesmente colocassem os frascos do ENO de boca para baixo dentro da caixa e, então o funcionário lá no final ponto de venda, ao retirar o frasco de dentro da caixa, o simples ato de virar o frasco, já o volume se recuperava e com aquela inovação ganhei o projeto de colocar o Sal de Fruta ENO em embalagem plástica transparente.

Ainda no fabricante de *Emulsão de Scott*, um medicamento fortificante do tempo de nossa infância, precisei convencer o diretor presidente, um inglês que mal falava português e, para convencê-lo, comprei uma balança daquela antiga de dois pratos, coloquei-a numa valise juntamente com uma garrafa de vidro e algumas garrafas de plástico idênticas às de vidro, e parti para a reunião com nobre inglês, quando sentei na cadeira em sua frente e comecei a tirar da valise a balança e os frascos ele me perguntou: para que isso? E então comecei o cenário, coloquei em um prato da balança a garrafa de vidro vazia e fui colocando no outro prato as garrafas de plástico que trazia, e o inglês olhava intrigado até que coloquei a nona garrafa de plástico e os pesos ficaram iguais, e então disse: pois é, o Sr. paga frete de uma quando podia estar mandando nove garrafas. Não precisei mais discutir, ele aderiu.

Quando não era o peso o item a ser comparado, era o preço da embalagem ou o custo para utilização. No caso do óleo comestível, o que decidiu foi o preço aliado à vantagem da transparência pois nós já sabíamos que a lata metálica opaca, não deixava o consumidor ver a qualidade e a quantidade do produto e, sabíamos que os fabricantes tinham lucro com aquilo, pois não degomavam, não clareavam e não mantinham uma uniformidade na cor do óleo. A mudança implicava em fazer aquelas operações que significavam aumento de custos, mas o preço da embalagem plástica era muito convidativo.

Descobrimos que um grande fabricante de latas, em São Paulo, mantinha quatorze ou quinze fábricas filiais dentro de fábricas de óleo por todo o País. Nós fomos visitando uma por uma e, com a mudança para a embalagem plástica, as fábricas de lata foram fechando uma a uma, era a garrafa plástica transparente que mostrava a qualidade e a quantidade do óleo de soja, de milho, de canola, de girassol.

Na atualidade, se discute poluição que as embalagens plásticas criaram mas, como na maioria dos países, programas de aproveitamento do plástico estão no caminho do combate à poluição, hoje as embalagens são recicladas e uma grande parte delas são fabricadas em duas ou três camadas, onde do meio e de fora são de plástico de garrafas que foram recicladas.

Não há como voltar atrás, o plástico já domina o universo das embalagens.

Na minha infância me lembro que minha mãe me mandava ir às compras, não havia supermercados e sim, a VENDA, ou seja, um armazém, haviam dois nas proximidades, e lá eu comprava sal em saquinhos de tecido, açúcar em saquinhos de papel, banha de porco ou gordura de coco embaladas em lata e os cereais, como feijão, arroz e farinha, eram pesados na hora da compra e embalados em sacos de papel. O leite, eu tinha que levar a garrafa de vidro vazia e limpa, frutas, verduras e carne eram embrulhadas em papel pardo, ou mesmo, em folhas de jornal velho.

Aos poucos, foram aparecendo sacos plásticos, os produtos foram sendo adaptados, e a população se acostumando, até os líquidos foram para saquinhos de plástico. Hoje o grande problema causada pelo descarte sem controle.

Lá pelos anos cinquenta e sessenta, o lixo doméstico era colocado em lixeiras e dali transferido para tambores que as empresas coletoras de lixo recolhiam nas portas das residências e dos edifícios e os garis saiam rodando os tambores pelas calçadas, fazendo um barulho característico até os caminhões coletores, também muitos prédios adotaram sistemas de incineração que funcionou por algum tempo mas a poluição ambiental foi tamanha, que provocou a proibição.

Mas, como voltar atrás? Deixar de usar os sacos e as sacolas? Muitos países já conseguiram controlar, não deixando acontecer a poluição, constantemente se tem feito pesquisas e o resultado é sempre o mesmo, ou seja, a segunda utilização das sacolas de supermercados, bem com os sacos de produtos são para acondicionar o lixo doméstico, os sacos e as sacolas passaram a ter uma utilização técnica, pois sem eles o lixo ficaria sem proteção, e o chorume e os odores ficariam em liberdade. É certo que os plásticos vão parar nos aterros sanitários ou nos lixões, mas eles vão para lá porque estão protegendo o lixo que é muito mais pernicioso.

Diversos países já adotaram processos de produção de energia elétrica a partir da queima controlada do lixo onde também está o plástico, pois só como informação cerca de um quilograma de qualquer plástico é capaz de conter a mesma capacidade de produção de energia elétrica de um quilograma de petróleo. Por isso também, queimar o plástico, sob controle, com o lixo é mais útil do que deixá-lo se degradando na natureza.

No Brasil, funcionando em pequena escala no Rio de Janeiro, existe a Usina Verde queimando lixo para produzir energia elétrica, no Japão existem umas trezentas, na Europa, mais de duzentas, nos Estados Unidos mais de trezentas, e muitas outras em diversos países. Em Paris existe uma linda usina toda envidraçada em plena avenida Champs Elliseé. O projeto é caro, mas compensa.

ACIDENTE na JAMAICA

Eudes Maria Raigner de Orleans e Bragança

Nossa história começa em 1976. Estávamos em viagem de lua de mel quando aconteceu um terrível acidente. Nossa sobrevivência se deveu ao dedo de Deus e à Marinha de Guerra do Brasil. Eu estava em plena forma física, tinha acabado de sair da Marinha, onde fui submarinista, tinha sido aluno do curso de mergulhador autônomo, com todo o preparo físico e intelectual necessário.

Estávamos em Porto Antonio, Jamaica, e, no dia de nosso retorno a Nova Iorque o tempo estava fechado com teto de 2500 pés de altura, chuviscava e ventava bastante. Eu necessitava comparecer a um jantar em Nova Iorque naquela noite. Fomos para o aeroporto embarcar num pequeno monomotor, eu, minha mulher, e o piloto.

Antes da decolagem, com o vento e mau tempo, eu perguntei ao piloto:

— Nós vamos fazer um voo visual, eu espero.

— O voo é visual, não tem problema algum.

— Mesmo assim eu gostaria de não correr riscos desnecessários e fazer um voo em volta da ilha. Passando por debaixo do teto e circulando pela ponta sul.

— Não, isto é impossível, tenho meu plano de voo e nós vamos fazer um voo visual, atravessando as montanhas da Jamaica por uma passagem perto de Ocho Rios. Era voo regular da Trans American Air Lines.

— Desde que não entremos em tempestade, tudo bem.

Decolamos e seguimos pela costa da Jamaica na direção de Ocho Rios e Montigo Bay, contando os rios. No quinto rio o avião guinou a bombordo, rumo 183°, na direção de Kingston. Quando nos aproximamos das montanhas, as nuvens estavam muito mais baixas e para garantir segurança, ele subiu. O avião nivelou em 3600 pés e aí entramos na tempestade de verdade, com muitos raios. Passei um segundo cinto para me segurar na cadeira do avião ao lado do piloto. Tínhamos que cruzar a cadeia de montanhas a 3 mil metros de altura, uma cadeia tripla, muito grande e alta, mil metros mais alta do que a Serra do mar. Voamos no rumo 183° por 10 minutos, de repente, vi um raio ao lado do avião e a montanha à nossa frente. Foi tão repentino que não tive tempo de levantar a mão para proteger a cara, uma explosão grande e forte, impressionante. Pensei: não posso desmaiar. Graças a Deus não desmaiei, mesmo levando uma pancada bem forte na cabeça. Entramos na montanha, atravessamos uma árvore e o trem de pouso foi arrancado, as asas e parte do teto do avião. Só o charuto entrou na montanha. A velocidade de entrada foi de 144 nós, a desaceleração, monstruosa. Quando o avião

explodiu, um pedaço da hélice pegou na frente na minha testa e me salvou a vida. Arrebentou minha cabeça e nariz, um osso do crânio entrou, o olho virou para cima, eu fiquei cego, mas a pancada foi tão violenta que arrancou meu assento, que deu uma cambalhota. Fiquei virado de cabeça para baixo, em milésimos de segundos o motor ficou em cima de mim, nas costas do meu assento. Eu fiquei deitado de cabeça para baixo, em um ângulo de visada pequeno, para a direita, com só o meu olho direito vendo alguma coisa. Só via flashes de luz naquela posição, espetado no chão. Com um ferro vindo do chão cravado no meu ombro esquerdo, não podia me mexer. Tinha um motor em cima de mim e dois cintos de segurança me amarrando.

Vi o piloto pendurado do lado de fora do avião, no lado esquerdo, desmaiado com as pernas e cintura dentro das ferragens e com o tronco para fora. Coloquei a mão no joelho dele, senti que pulsava entre os ossos, ele começou a gritar. Pedi que se acalmasse. Sentia o ferro cravado no meu ombro esquerdo, onde passa a subclava. Se secionasse a artéria, seria um homem morto. Precisava de auxílio de fora, disse para ele. "Vou soltar você para que me ajude porque estou espetado."

Soltei as ferragens que prendiam as pernas e a barriga do piloto, peguei a fivela de seu cinto e fui soltando ... Ele sentou-se no chão do lado de fora. Meu tornozelo estava queimando, eu precisava de auxílio rápido. O piloto, que estava sentado, começou a se apalpar, levantou-se e saiu do meu visual. As coisas ficaram mais sérias porque havia óleo incandescente pingando na minha nuca. Contei até 60 e ele não voltou. Aí foi o mandado da verdade: viver ou morrer. Tive que encostar o braço direito no chão e arrancar o ferro do ombro sozinho. Se espirrasse sangue da artéria, eu morreria. Apoiei o braço e fui levantando devagarzinho. O ferro tinha uns cinco centímetros e estava dentro dos ossos, mas não espirrou sangue. Com um dedo da mão esquerda praticamente decepado, soltei o cinto de segurança e passei o corpo por baixo do outro cinto, entre o motor e o assento, ajoelhei no chão e basculei tudo para fora. Ao olhar para fora, só com a visão de um olho, percebi o piloto de pé, assistindo o fogo. Gritei para que me ajudasse a tirar minha mulher do avião. Ele

disse que ela já estava morta e que o avião ia explodir. Não havia tempo a perder.

Lembrei-me dos ensinamentos da Marinha. Você só sobrevive no fogo respirando na origem da chama, porque ali tem oxigênio. Mergulhei dentro das ferragens, uma cortina de sangue protegia meu rosto, fui abrindo caminho, até chegar em minha esposa. Achei que ela estava morta, não respirava mais. Estrebuchava, com o rosto completamente afundado, sangrava na boca, sangrava no ouvido, o nariz totalmente arrebentado. Meu Deus, isto é fratura de crânio, ela está morta. Mas vou tirá-la de qualquer maneira. Ela tinha as duas pernas em chamas, cheirando a carne assada. Apaguei o fogo das pernas dela, com o sangue que caía da minha testa, soltei seu cinto, pulei com ela para fora do avião. Quando saí do avião com ela, o piloto veio me ajudar.

Cada vez que conto essa história, lembro que só a metade de mim estava funcionando. Olho, o joelho, e o dedo da mão. Você acha forças onde não imagina que tenha. No entanto, aquilo para mim era natural. Eu a carreguei nas costas e então ele veio me ajudar a segurar as pernas. Nós a encostamos numa árvore, eu voltei rápido ao avião, para pegar minha pasta, que continha alguns equipamentos: canivete suíço, radinho de pilha, um mapa da Jamaica. Sabendo o tempo de voo e as velocidades, saberia onde nos encontrávamos. Entrei no fogo e retirei a pasta, já meio derretida. Quando voltei, Mercedes estava encostada na árvore e, para minha alegria, os ouvidos tinham parado de sangrar, continuava desmaiada. Fiz ela voltar a si, suavemente, e ela perguntou:

— O que é que houve?

— Nós batemos com o avião, mas estamos bem, eu respondi.

— Você já se viu?

— Não, eu não me vi.

— Sua cabeça.

— Eu não me vi ainda.

Eu tinha uns pedaços de ferro e madeira no couro cabeludo e toda a testa estava aberta, como que escalpelado.

Fui até um riacho ao lado e entalei meu dedo quase decepado, com um pedacinho de madeira, tirei a madeira e o ferro que estavam encravados na minha cabeça, juntei minhas carnes e amarrei com um lenço.

Aí nós decidimos procurar um lugar para abrigo, pois, da carcaça do avião não havia sobrado absolutamente nada de utilidade. Íamos descer a montanha até a casa que o piloto disse que viu.

O piloto era um jovem, jamaicano autêntico, de 23 anos, gordo.

Estávamos bastante feridos e seria impossível progredir no mato. Descemos por um riacho e, de repente, achamos uma cachoeira de 3 metros. A água embaixo parecia bastante funda, nós pulamos, afundamos com água pelo peito. A pasta afundou e eu a puxei imediatamente, para que não molhasse o rádio, papéis etc. Graças a Deus ficou tudo seco.

Nós continuamos pelo rio e encontramos outra cachoeira, de uns 12 metros, não dava para descer. Paramos para pensar.

Tenho que relatar a dor da Mercedes, que foi de uma valentia impressionante. Durante o trajeto do riacho, ela é que me guiava, porque eu só via entre flashes de luz, com o olho direito, a cada dois segundos. O olho esquerdo não existia. Ela me ajudava a ver o caminho, e graças a Deus isso funcionou bem.

Quando chegamos à cachoeira o piloto disse:

— Vamos descer e continuar por aqui.

Eu falei:

— Não dá, para nós não existe a menor possibilidade de descer esta cachoeira de 12 metros.

Aí ele disse em bom inglês: "Danem-se."

Ele desceu, nós ficamos olhando, ele foi.

Nós decolamos mais ou menos às 12:45h, batemos na montanha em torno de 13:15h, não mais que isso. Chegamos à cachoeira por volta de 15h. Em pouco mais da metade do caminho, o piloto escorregou, rolou o resto da cachoeira, caiu em cima de uma rocha, quebrou o tornozelo e gritou por socorro. Três horas depois

conseguimos chegar lá em baixo. Contornando a cachoeira, fomos descendo, na parte mais baixa, andando pelo mato e, beirando o riacho, chegamos a uma clareira, com uma pequena parte plana, ali eu deixei a Mercedes e voltei para buscar o piloto. Ele estava lá, entregue ao destino, sozinho. Eu o coloquei nas minhas costas e desci até a clareira onde estava Mercedes, que também tinha o tornozelo fraturado. Ela estava com umas botas de couro forte e aguentava o rojão, superando a dor. Mulher de força inacreditável, com queimaduras de primeiro, segundo e terceiro graus. A Calça, a bota e a carne formavam um único corpo.

A clareira era um lugar plano, medindo de 200 a 300 m^2. O morro continuava, e dentro da clareira havia um grotão bem estreito. Nós vimos embaixo, na mesma rampa onde descíamos, uma espécie de cabana, com duas hastes cravadas no morro e uma haste transversal, com folha de bananeira, encostada no barranco. Fomos descendo pelo meio das rochas os três, em aproximadamente uma hora. Estava anoitecendo, e decidimos ficar ali mesmo.

Em nenhum momento eu expressei qualquer sentimento de ódio, de repulsa ou de revolta contra as atitudes do piloto. Eu considerava aquilo normal. Mas dentro de nós existe uma lei muito forte, a Lei de Talião, e quem já prestou serviço na Marinha, como oficial, com revólver Colt 45 ou pistola na cintura, paira uma dúvida: seria eu capaz de tirar a vida de uma pessoa? Em primeiro lugar ele não fez o voo que eu tinha solicitado, errou o caminho e provocou nossa entrada em uma tempestade. Batemos e eu salvei a vida dele. Pedi que viesse me ajudar, ele não veio; me deixou para morrer queimado dentro do avião. Consegui me safar sozinho, pedi que me ajudasse a tirar minha mulher do avião, e ele não ajudou. Nesse momento eu o condenei à morte. Sem ódio, uma decisão fria. Se necessário fosse, eu iria matá-lo. Ele serviria de alimento para nós.

Chegamos à cabana e nos abrigamos um pouco da chuva. Eu sangrei a noite toda. Fiquei acordado, massageando meu olho esquerdo. Quando clareou o dia, vi no meio da lama, uma latinha de conserva antiga. Peguei a lata, deixei a Mercedes na cabana com o piloto, fui até o riacho de água cristalina, graças a Deus fresquinha, e mergulhei a lata na água para encher e beber. Quase desmaiei ali.

Fiquei em cima da pedra umas seis horas, bebendo água, até reunir forças para voltar à cabana. Levei água para a Mercedes, mas ela não quis beber. Estava com o maxilar e dentes fraturados, não tinha mais nariz, o céu da boca tinha afundado, dores insuportáveis, a adrenalina estava acabando. Eu a forcei a abrir a boca e a beber água.

Fui buscar mais água para o piloto.

Decidi que tínhamos que continuar a andar. Serrei dois galhos de árvore com forquilhas grandes e fiz duas muletas: uma para o piloto e outra para a Mercedes. Naturalmente isso levou algum tempo, e já era tarde. Durante a manhã inteira fiquei bebendo água, até entrar no mato de novo, levando água para eles. Massageando meu olho para baixo, senti que não havia dano maior ao globo ocular. Cortei as muletas e saímos clareira abaixo, no grotão bem estreito, pelo riacho. Havia um precipício de uns 300 metros, onde o riacho formava uma cachoeira que pulverizava a água, e a montanha toda fazia um U, com diâmetro de várias centenas de metros. Eram quatro da tarde mais ou menos e resolvemos voltar para a cabana. Aprendemos, nesses cursos de sobrevivência na selva, que, com água, você sobrevive até 70 dias, e nós tínhamos uma fonte de água pura. Isso nos tranquilizou bastante e, naturalmente, começamos a beber água num regime fantástico, beber litros e litros por dia.

No terceiro dia pela manhã encontramos umas plantinhas, que eram nada menos do que uma plantação de maconha escondida na montanha. Na clareira, tínhamos um ângulo de vista para o céu, de uns 120 graus, bastante aberto, só que a montanha e os picos laterais tornavam a busca aérea complicada. Helicópteros poderiam passar por ali, mas aviões seria muito difícil. Além do mais nós caímos numa quarta-feira chuvosa e só começou a chover menos no sábado.

No segundo dia eu estabeleci a estratégia de não correr nenhum risco adicional. Tudo aquilo que a gente aprende na vida, volta na medida da necessidade de utilização. Quando eu era jovem, no Paraná, eu entrava no mato com o seu Queiroz, caçando cobras e aranhas caranguejeiras para mandar para o Butantã. Ele me ensinou a reconhecer o cheiro dos animais, e esses cheiros todos voltam.

Nós passamos a segunda noite na cabana.

O terceiro dia foi de euforia, recuperei parcialmente a visão do olho esquerdo, o que foi uma grande alegria.

No terceiro dia fizemos um pequeno fogo. Achamos um saco de arroz e um saco de fubá. Mercedes cozinhou uma espécie de polenta. No quarto dia achamos uns sacos de aninhagem. Cortei a ponta de alguns deles, levei ao riacho para limpar, e nos vestimos com três sacos para cada um. Utilizamos no princípio da roupa de mergulho, ou seja: a chuva gelada bate no primeiro, no segundo, um pouco menos fria, e no terceiro, menos frio ainda. Quando chega ao corpo, a chuva já está com a sua temperatura e não provoca hipotermia. O não arrancar as crostas das feridas também foi vital, nós não sofremos nenhuma infecção.

No sábado, o tempo começou a clarear. Nós havíamos caído na quarta-feira. Ouvíamos que as buscas eram feitas no mar, no norte e depois, no sul da ilha. O pessoal da Aeronáutica dizia que era impossível atravessar a montanha com mau tempo. É engraçado como as pessoas raciocinam: ninguém entra. Mas nem sempre os homens são lógicos.

Eu marcava no mapa da Jamaica onde se realizavam as buscas, nenhuma na nossa região. Ouvimos também que após 72 horas elas foram interrompidas. Então o meu patrão, o barão Yan Thysssen, de Mônaco, ligou para o primeiro-ministro da Jamaica e disse: "Eu quero que eles sejam descobertos, eu pago a sua força aérea no ar!" As buscas recomeçaram com vários aviões. Ele mandou três para ajudar. A minha cunhada, irmã da Mercedes, também veio com o marido para a Jamaica, eventualmente para buscar nossos corpos. As buscas continuaram, e descobriram dois aviões que tinham caído anos antes.

No quarto dia, o tempo começou a melhorar. Subi no alto da clareira, onde tinha montado uma pira para fazer fogueira e atrair aviões, mas com a chuva, ficou tudo encharcado.

Pensei: estou tendo uma experiência que muito pouca gente tem e pretendo sair com vida. Estou inteiro, estou em forma, estou preparado e tenho conhecimento para sair. O conhecimento que

aprendi e o preparo físico e mental que tive na Marinha, toda a força moral que aprendi na Escola Naval, isso é o que está me servindo agora.

Voltei para a cabana, quase noite. Incrível que, em todos esses dias, enquanto eu fazia as buscas pelo mato, o piloto gritava o tempo todo o meu nome, para que eu não me afastasse demais.

A Mercedes, coitada, de vez em quando tinha dores monumentais, as queimaduras repuxando e as botas derretidas, junto com as carnes das pernas, provocavam dores lancinantes. Para manter o moral, eu lhe dava broncas terríveis. "Pare de se queixar, pare de resmungar, pare de chorar, quem está sofrendo são os seus pais que estão perdendo uma filha de 21 anos, uma filha querida. Eles estão sofrendo, você está inteira, você está perfeita, você tem 20 dedos, você tem seus braços, suas pernas, você vai sobreviver lindamente, pare de se queixar e pense nos outros." Ela ficava com raiva e reagia contra mim. Era exatamente o que eu queria. Evitava assim que ela entrasse em depressão e em estado de choque. Depois do estado de choque há mais nada a fazer. Aí é a morte.

No sábado, em uma de minhas excursões, descobri a saída.

Enquanto eles dormiam, enchi um saco plástico com água, cobri com outro saco em volta, vi que não vazava, amarrei bem as pontas e, de manhã cedo fui em busca de socorro.

No domingo de Páscoa, abriu-se um dia maravilhoso, de céu azul, nenhuma nuvem. Ouvi no rádio que iriam recomeçar as buscas, em direção a Kingston, Ocho Rios e Montigo Bay, no vale que atravessa a cadeia de montanhas. Vieram de manhã. Às 11 horas, descobriram o avião. Os helicópteros vieram todos, um deles ficou parado em cima da minha cabeça. Subi a clareira, amarrei uma camisa no bambu, fiquei acenando, mas eles não me viram. Fiquei numa frustração danada, o cara está em cima de mim, a cem metros no máximo. Ele podia ter me visto. O sujeito está olhando para baixo, devia ver que tem vida. Não é possível, eles foram embora.

Quando voltei, estavam os dois gritando para os helicópteros: "Gente, vamos parar de gritar, vocês estão gastando energia à toa, o piloto não consegue ouvir nem o copiloto ao lado dele, ele precisa de

fones de ouvido para se comunicar, como vão ouvir os gritos de vocês aqui em baixo, na montanha?"

Ouvimos que eles haviam achado o avião, mas disseram não haver sobreviventes. Fiquei irritado. Como podem dar uma notícia dessa, passar a notícia para a UPI, e naturalmente para o mundo inteiro? Meus pais e os pais da Mercedes receberiam a notícia de que nós estávamos mortos e não iriam mandar aviões e helicópteros para a região novamente!

À tarde, às 14h ou 15h, ouvimos que o lugar era de difícil acesso e que avistaram só pedaços do avião, que era difícil haver sobreviventes, que pretendiam mandar gente lá, mas que seria muito difícil descer alguém, que o lugar era terrível etc.

Voltaram, e um helicóptero, de novo, ficou em cima de minha cabeça, e eu, de novo, acenando com o bambu. Então alguém finalmente me viu. Balançou o helicóptero, entendeu a mensagem. Saiu de perto, fez uma curva, e mergulhou dentro do grotão. Recuperou o helicóptero, olhou para a cabana e reconheceu a Mercedes.

À tarde, o helicóptero voltou e ficou, de novo, em cima de minha cabeça, mas veio outro e nos viu. Um helicóptero grande, de busca, tipo Vietnã que a gente vê nos filmes, veio e fez a mesma manobra: inclinou, e aí – são certos sons que eu nunca mais vou esquecer na minha vida: o batimento das pás do helicóptero, o eco na montanha, o barulho das turbinas – ficou no ar, junto do rochedo e em cima do riacho. Não podia descer. Eu desci a montanha, no meio dos rochedos, quase esquiando no meio da lama, entre aquelas pedras. Eu estava muito bem fisicamente. Cheguei na cabana, peguei a Mercedes, coloquei-a nas costas, desci até a pedra, onde o helicóptero estava, subi o rochedo e passei a Mercedes para dentro do helicóptero. Depois voltei à cabana, peguei o piloto nas costas, coloquei-o dentro do helicóptero, voltei à cabana e fui buscar a minha pasta. Voltei, e por uma questão de autoafirmação, se é certo ou errado não sei, segurei no helicóptero e entrei sozinho, sem aceitar ajuda de ninguém: "Olha ... terminou. Fiquei aqui cinco dias e não cometi nenhum erro. Isso foi uma coisa muito séria."

Terminou!

Voamos 20 minutos, até o aeroporto da Base Aérea de Kingston. Os oficiais da força Aérea estavam tão felizes quanto nós. Foi a primeira vez que eles resgataram os sobreviventes de um acidente de avião nas montanhas da Jamaica.

O Walter Clark, diretor-geral da Rede Globo, foi direto para a casa da família da Mercedes e deu a notícia de que estávamos vivos.

Havia três centros de atenção do acidente: em Vassouras, onde moravam meus pais; na casa do Olavo Monteiro de Carvalho, onde estava o barão Thysssen e toda uma equipe juntada pelo pessoal da VARIG, fazendo o acompanhamento direto, junto com a Globo. O Walter Clark foi para Petrópolis, o terceiro centro, onde moravam os pais e avós da Mercedes. Estavam lá os tios, primos e outros parentes.

Eles tinham recebido a notícia da nossa morte, pela manhã. Chega então o Walter Clark, à tarde, dizendo que nós estávamos bem, que estávamos vivos. Foi cômico, ele trazendo champanhe e todos comemoraram. Ao mesmo tempo chegavam os amigos vestidos de preto, de luto, porque tinham recebido a notícia, e chegavam para os pêsames. Deviam achar que a família enlouquecera.

Após a Base Aérea, fomos para o hospital de Kingston. Eu me lembro que ao descer do helicóptero, no pátio do hospital público, veio um repórter e apontou para minha cabeça dizendo que eu estava sangrando. "O senhor está sangrando." Eu estou sangrando há cinco dias e o cara vem dizer que estou sangrando. Fomos ao atendimento de emergência hospitalar, bem simples, com corredores e baias divididas por panos. Uma enfermeira me avisou que iria tirar o pano da minha cabeça, eu lhe pedi que o fizesse devagar, pois eu estava escalpelado. Ela disse. "Os homens são uns covardes...", pegou o lenço e arrancou. Arrancou e desmaiou em seguida, caindo dentro da baia seguinte, em cima de um doente que estava sendo atendido. Foi uma correria e uma gritaria no hospital. Chegou o médico e perguntou o que acontecera. Eu disse que estava escalpelado, anão acreditou, disse que os homens são uns covardes, e aí está ela desmaiada. O médico olhou para minha testa, pegou umas gazes e começou a amarrar. Disse que ia me operar. Eu não quis ser operado ali, seria operado no Rio de Janeiro.

Minha cunhada quando viu a irmã viva, desmaiou também. Nós dois fomos para outro hospital e lá foram realizados exames e verificadas as fraturas. Eu tinha fraturado o nariz e um osso da face, em baixo do olho esquerdo. A Mercedes fraturou o tornozelo e o maxilar superior, o inferior com fissura, e o nariz esfacelado. O problema dela era mais sério do que o meu, ela sofreu muito mais. No dia seguinte voamos para o Brasil.

Chegando ao Rio fomos direto para a clínica do Dr. Pitanguy. Ele me mandou direto para a sala de cirurgia, mesmo antes da Mercedes. Ele me operou a frio, me recuperou e o resultado foi ótimo. Eu levei mais de 270 pontos no rosto e na cabeça.

Dez dias depois da cirurgia eu estava em forma, jogando golfe.

Ela, com as queimaduras, ficou internada. Eu ia dormir no hospital todos os dias junto dela, e passava ao seu lado o dia, na medida do possível. Quando ia fazer um pouco de exercício fora, voltava logo para o hospital. Vinham todos visitar-nos, uma coisa muito gostosa.

Eu tinha que ir trabalhar em Mônaco, e o Pitanguy falou: "Você está pronto, pode ir à vontade, mas ela não. Vou prepará-la para a viagem, e daqui a dois dias eu vou atrás. Vou identificar um médico e prescrever o tratamento ao qual deverá ser submetida."

Assim foi feito, fomos para Mônaco. Estávamos morando em Cabo Ferrat. Dois dias depois chegou o Pitanguy, foi direto ao médico que a equipe dele tinha identificado e mostrou o tratamento que a Mercedes tinha que fazer. Ela ainda teve seis meses de tratamento das queimaduras, que eram muito extensas, e que hoje estão reduzidas a pequenas marcas nas pernas. Um tratamento extraordinário. Eu não sei como o Dr. Pitanguy consegue essas coisas. Realmente ele é um gênio.

Bem, foi essa a aventura pela qual nós passamos. Das lições que aprendemos, uma das mais importantes é a que o limite de nossa vida e da nossa capacidade de aguentar sofrimentos e feridas, de não se entregar, está muito além daquilo que imaginamos. Sempre se imagina, que se vai morrer, que não se vai aguentar. Nada disso, nosso limite está muito além.

No entanto, é imprescindível que haja treinamento e sangue-frio para raciocinar. Assim você tem mais chances de sobreviver. Ter conhecimento, como tínhamos, de combate a incêndio, de primeiros socorros e algum sobre florestas, para viver a vida normal, pode ser absolutamente inútil, em 99% dos casos. Mas se acontecer algo como o que aconteceu comigo, aí você se safa.

Essa é a mensagem que queria passar e, novamente, agradecer a tudo aquilo que eu aprendi na Marinha de Guerra do Brasil.

Eu devo minha vida à Marinha.

Obrigado.

Importa registrar: decorridos 40 anos daquele acidente, o casal Eudes e Mercedes vive no Rio de Janeiro com seus quatro filhos e netos. Este relato, adaptado pelo jornalista Antônio de Oliveira Pereira, foi publicado na Revista do Clube Naval n° 356, em outubro de 2010.

Eudes deixou a Marinha em 1971, fez pós-graduação em Economia, na Fundação Getúlio Vargas, concluiu curso para Executivos na Universidade de Cambridge, Reino Unido, se tornou empresário da indústria naval, e produtor de vinhos. Foi vice-presidente da Federação da Câmara de Comércio Exterior. Ex-presidente da Confederação Brasileira de Golfe, foi um dos pioneiros desse esporte no Brasil.

Um pouco da história da família imperial brasileira

Dom João VI pertencia à família Bragança e casou-se com D. Carlota Joaquina, da família Bourbon. Seu filho, Dom Pedro I, casou-se com a Princesa Leopoldina, da família Habsburgo. Seu filho, Dom Pedro II, casou-se com a Princesa Thereza Cristina, da família Bourbon. Sua filha, Princesa Isabel – a Redentora dos Escravos – casou-se com o Conde D'Eu, da família Orléans. Proclamada a República, a Princesa Isabel foi exilada, confiscaram sua residência, presente de casamento de seu pai (é o atual Palácio Guanabara, sede do governo do estado do Rio de Janeiro), morreu na França, em 1921. Dos seus filhos, Dom Louis – casado com D. Maria Pia, da família Bourbon – se tornou herdeiro presuntivo. Eudes de Orleans e

Bragança é bisneto da Princesa Isabel, e seus pais, D. Pedro Henrique de Orléans e D. Maria Elisabeth da Baviera, da família Wittelsbach, tiveram doze filhos.

Memórias da Ilha da Trindade

Julio Cesar Menezes de Saint Edmond CMG (Refº)

Isolada, distante cerca de mil quilômetros de nosso litoral, situada na altura do paralelo de Vitória, existe uma pequena ilha vulcânica com área pouco maior que 5km², a Ilha de Trindade, território brasileiro ocupado em caráter permanente desde o ano de 1957, Ano Geofísico Internacional, com o estabelecimento do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade, base militar guarnecida pela Marinha, garantindo a posse de tão distante território.

Pode-se afirmar que na Trindade nasce o sol do Brasil.

Tive o privilégio de comandar, voluntariamente, o POIT nos anos de 1978, 1979, 1980, 1981 e 1983, sendo que em 1978 e 1983 no período de abril a agosto e nos demais anos no período de agosto a dezembro, quando as tartarugas verdes desovam nas praias da ilha.

A permanência no POIT é de quatro meses e sua tripulação é composta, em média, de trinta e oito homens; metade da guarnição acompanha o Comandante e a outra metade, o Imediato, sempre um Oficial Médico; a cada dois meses uma metade é substituída, de sorte que a metade que chega encontra pessoal experiente na ilha.

A cada dois meses, portanto, o POIT recebe um navio abastecedor trazendo um dos oficiais e sua metade da guarnição, gêneros para os próximos dois meses, material de consumo, óleo diesel para os motores geradores, ampolas de hélio, sobressalentes e tudo o mais necessário para a manutenção das instalações.

A viagem Rio Trindade leva de três a quatro dias; o ponto de fundeio é marcado por dois faroletes, acesos apenas na permanência do abastecedor; em condições de bom vento, o fundeio é tranquilo.

Navio fundeado, tem início a faina de desencalhe da cabrita, balsa de três toneladas cuja flutuabilidade é garantida por blocos de isopor presos no fundo, com auxílio do navio abastecedor.

Sem propulsão própria, a cabrita é puxada para o abastecedor com o auxílio de seu cabrestante e faz o percurso inverso, aproximadamente 400m, pela força muscular da guarnição do POIT, exigindo muito esforço por horas seguidas.

Concluído o abastecimento, resta a faina de encalhe da cabrita executada pelo abastecedor, exigindo o máximo cuidado pelo risco de acidentes que oferece, após o quê o navio se despede e o POIT entra em regime normal.

Conhecer a guarnição, tornar a permanência de quatro meses na ilha a mais amena possível e percorrer as instalações do POIT diariamente foram obrigações às quais me impus; a rotina de funcionamento dos motores, visando economia de combustível, permitia liberar a guarnição após o almoço, que se organizava em grupos que se espalhavam pela ilha para pescar, com isso contribuindo para sua fiscalização, trazendo ao meu conhecimento qualquer anormalidade observada; alguns marujos preferiam percorrer as praias procurando conchas e, não raro, encontravam placas de acrílico lançadas da África do Sul para observação de correntes marinhas, posteriormente devolvidas à sua origem pela DHN e com as informações solicitadas.

Havia uma pasta com cópia de antigos relatórios que passei a ler; um deles, talvez o mais antigo, era da época de criação do POIT quando um repórter a bordo do "SALDANHA" montou a farsa em que "fotografou" um disco voador sobrevoando a região conhecida como Crista do Galo, publicando a foto na revista O CRUZEIRO, de grande circulação e com repercussão mundial; o então comandante do POIT era acordado a altas horas porque a marujada, empolgada, passou a ver discos voadores de madrugada.

Outro relatório que me chamou a atenção foi elaborado pelo Dr. Rudolph Barth, botânico de renome e que permaneceu vários meses na Trindade estudando sua flora nativa; ele recomendava com muita ênfase que nenhuma espécie alienígena fosse plantada na ilha, sob pena de comprometer os mananciais de água, recomendação que

foi ignorada por muitos que lá serviram. Ganhei inimizade por mandar arrancar todas as mudas de árvores alienígenas anteriormente plantadas, aproximadamente cinquenta, atendendo às recomendações do relatório.

Minhas inspeções diárias começavam na pocilga, onde eram mantidos porcos como reserva de carne, terminando na Estação Meteorológica, onde se realizava a importante sondagem atmosférica.

Começava a sondagem inflando-se o balão meteorológico com hélio até que ele iniciasse a elevação de um peso padrão, momento em que era acoplado ao balão um transmissor, a radiossonda, com uma pequena hélice acionada pela passagem de ar durante a ascensão e que, a cada rotação, permitia a transmissão das informações de pressão, temperatura e umidade do ar. O transmissor era alimentado por uma pequena bateria chumbo-ácido....

Diariamente a sondagem se iniciava às 0900h em ponto com o início da ascensão do balão.

Teoricamente as informações deveriam prosseguir até a explosão do balão; tal, no entanto, não ocorria e a transmissão cessava por esgotamento da bateria aos 10.000m; estudando a questão, consegui estabelecer a correta densidade da solução ácido-água da bateria, ensinando como prepará-la corretamente e o resultado foi que as sondagens passaram a ser feitas até a explosão do balão, pouco acima de 20.000 metros.

Senti-me plenamente recompensado em contribuir para melhor conhecimento da atmosfera.

Havia na ilha grande quantidade de troncos de árvores derrubadas e que se acreditava serem de pau brasil; ao regressar, trouxe comigo um exemplar de tais troncos e levei-o ao Jardim Botânico; fui encaminhado ao Dr. Armando de Matos, já falecido, que ao me receber exultava de alegria, pois tinha acabado de receber uma carta enviada pelo Museu de História Natural da Fundação Smithsoniana, com sede em Washington, DC, perguntando justamente qual era a madeira "long time dead" da Ilha da Trindade.

O Dr. Armando era anatomista botânico de renome internacional, possuidor de surpreendente conhecimento e amplo domínio de latim.

Comandei o POIT nos anos seguintes de 1979, 1980 e 1981 no período de agosto a dezembro; o fato marcante foi a tentativa de se construir uma pista de pouso na ilha; recebi equipes de geólogos da Marinha e da FAB que permaneceram uma semana realizando sondagens geológicas em toda a extensão em que, supostamente, seria construída a pista; no abastecimento seguinte, realizado por uma Corveta, veio um engenheiro da FAB que mal se mantinha em pé, de tão abatido pela viagem e cuja providência foi procurar um beliche para descansar, só levantando para o jantar.

Posteriormente, foi enviada uma equipe de engenheiros de uma dessas grandes empresas nacionais, desta vez com a missão de estudar a possibilidade de construir a pista no Desejado; após rápida inspeção, verificaram sua impossibilidade e foram passear pela ilha.

O interessante é que uma moderna Corveta da Marinha Francesa teve permissão par fundear na Praia do Príncipe e sua tripulação visitar a ilha; a única preocupação do Comandante francês era saber onde seria construída a pista.

Em 1981, graças às gestões do CF Neiva junto à Organização Mundial de Meteorologia, o POIT recebeu um moderno equipamento gerador de hidrogênio, canadense, extremamente seguro, para substituir as caríssimas ampolas de gás hélio; o hélio é um gás nobre, não renovável, praticamente monopólio americano cuja fonte é uma antiga mina no Kansas, estimando-se que esgote antes do final deste século.

O equipamento foi instalado na Estação Meteorológica, incluindo o tanque de armazenamento de hidrogênio; sua fiação elétrica corria dentro de tubos de cobre e os relés que poderiam produzir centelhas ficavam enclausurados em um compartimento à prova de explosão, estanque ao gás.

Uma vez em funcionamento, ele produzia a eletrólise da água, fornecendo oxigênio, que voltava para a atmosfera e hidrogênio, armazenado no tanque.

Recebi e estudei o manual do gerador, adestrei o pessoal que iria operá-lo e ele passou a funcionar normalmente, dispensando-se o hélio. Missão cumprida.

Comandei o POIT novamente em 1983, de abril a agosto; após receber o Comando e finda a faina de abastecimento, dirigi-me à Estação Meteorológica para observar o gerador e qual não foi minha surpresa ao constatar que a tampa do compartimento dos disjuntores, estanque para impedir que qualquer vazamento de hidrogênio, por menor que fosse, ali penetrasse, foi perfurada por uma broca para facilitar a operação do relé que dava partida no funcionamento; tal relé era o único que poderia provocar centelha e seu acionamento era feito após a tampa do compartimento estar rigorosamente fechada, por meio de um botão externo.

O autor de tal façanha colocou em risco de explosão a Estação, no mínimo, com a consequente perda de preciosas vidas.

O furo foi vedado com material adequado e o gerador voltou a operar com total segurança.

Foi meu último comando no POIT; alguns anos depois, na Reserva, fui convidado a visitá-lo no Barão de Tefé em um abastecimento do qual também participou, como convidado, o Alte. Blower, antigo comandante do POIT.

Chegando à ilha, fui visitar o meu velho conhecido gerador de hidrogênio, esperando encontrá-lo em plena operação, realizando a eletrólise da água, dispensando-se o hélio e economizando recursos da Marinha.

Foi uma decepção; o equipamento estava inoperante, em péssimo estado, praticamente abandonado e lá estavam novamente as caríssimas ampolas de hélio em uso.

Certamente aquela falha técnica já foi solucionada.

Entre Los Buenos, El Mejor

Ronald Cardoso Guimarães CMG (Ref°)

Em 10 de maio de 1968 o CT "Santa Catarina" D32 era incorporado à Marinha do Brasil no estaleiro de Filadélfia, EUA de cuja tripulação eu fazia parte com muito orgulho como Capitão-Tenente, Encarregado da Divisão Oscar Uno (comunicações).

Após a incorporação, passamos por fases de adestramento em Norfolk e Guantánamo e chegamos ao Brasil no fim deste mesmo ano.

Como resultado desta experiência, trouxemos para a esquadra brasileira, o que havia de mais moderno em técnicas de adestramento e o navio preparado como estava, projetou-se nos exercícios navais, principalmente na UNITAS X em 1969.

Esta operação começou em Buenos Aires com o CT Santa Catarina atuando como Capitânia e coletor de mensagens do Grupo-Tarefa brasileiro, até o Rio de Janeiro, quando o NAeL "Minas Gerais" seria incorporado e assumiria tal serviço. Para cumprir a tarefa de coletor, o navio recebeu reforço de telegrafistas e sinaleiros, que desembarcaram no Rio quando o "Minas" assumiu. Ocorre que logo após a partida para segunda pernada, na altura do estado do Espírito Santo, o Minas teve problemas nas máquinas e foi desincorporado. Desta forma, o CT Santa Catarina reassumiu a função de coletor, até Porto Rico, e agora, sem o reforço de pessoal anteriormente recebido.

Apesar do acúmulo de serviço, o espírito de navio não permitiu nenhuma falha e os telegrafistas e sinaleiros se desdobraram e cumpriram com êxito suas funções, o que despertou a atenção do Comandante da Força Tarefa – CFT, Almirante da USN, que vinha percebendo o desempenho do Santa Catarina a despeito das adversidades, além da sua atuação brilhante nos exercícios programados principalmente de guerra antissubmarino.

Assim, numa noite no mar do Caribe, após o término do exercício de guerra antissubmarino que ocorrera às 24:00h, a Força Americana preocupava-se com o regresso dos aviões que tinham

participado do exercício, dois Orion P3 que deveriam pousar no aeroporto de Piarco, Trinidad e Tobago, 30 minutos fora.

Acontece que já se passavam 45 minutos e o Capitânia do Grupo Tarefa americano não conseguia contato com Piarco e a preocupação com o destino das aeronaves era patente nas tentativas infrutíferas de comunicação com aquele centro de controle.

Eu tinha entrado de serviço no quarto de 00:00h às 04:00h no CIC e acompanhava a preocupação com as aeronaves pela rede de coordenação aérea. Foi aí, que já no desespero, o CFT apelou para o CT "Santa Catarina" e pediu que tentássemos obter notícias de seus aviões. De imediato, fiz o que estava ao nosso alcance, ou seja, tentei falar com o Controle Piarco e assim, determinei pelo MC (intercomunicador) que a estação rádio sintonizasse na frequência estabelecida e tentasse contato.

Nesta hora, o então Capitão–Tenente Pedro Henrique, Chefe do Departamento de Operações, estava na estação de rádio tentando reparar o transceptor HF, terror dos telegrafistas, pela alta incidência de avarias. Conhecendo o problema, o CT Pedro Henrique aproveitou para testar o equipamento e, ao chamar Piarco como Brazilian Navy Ship, recebeu retorno de um avião da VARIG que estava nas proximidades e que rapidamente obteve a resposta que queríamos informando o pouso do Orions às 00:30 e 00:35 sem problemas em Piarco.

Ciente da resposta pude em menos de 2 minutos informar pela rede de controle aéreo ao CFT a resposta que tanto os angustiava a qual até hoje eles desconhecem como foi obtida.

Dias depois em Porto Rico, no coquetel de fim de comissão, com surpresa, o Comandante da CT Santa Catarina foi chamado pelo CFT para receber uma placa com os dizeres:

"*Entre los buenos, el mejor***"**. Tal placa ficou na câmara do Comandante até a baixa do navio e hoje não se sabe o seu destino. Se alguém souber onde se encontra, nós, antigos membros da orgulhosa tripulação pedimos que a placa em questão seja entregue ao Museu Naval, local onde ela merece permanecer, representando o

desempenho de um navio que marcou uma época, respeitado por seus coirmãos e pelas marinhas amigas.

NAVIO FANTASMA

Ronald Cardoso Guimarães CMG (Ref°)

Comandei a CV "Angostura" sediada em Belém de março de 1978 a maio de 1980 tendo sido o Comandante que por mais tempo comandou esse navio, o que muito me orgulha.

Em viagem de patrulha fluvial com destino a Manaus havíamos passado por Santarém durante o crepúsculo vespertino e neste trecho o Rio Amazonas apresenta um estirão de cerca de 10 milhas no sentindo noroeste que acaba em uma curva de 90º graus para a esquerda, de quem vem subindo o rio, como era nosso caso. À nossa direita e ao fim do estirão, desenvolvia-se a floresta densa, característica da Amazônia.

Estava preparando-me para o jantar, quando sou solicitado ao passadiço pelo Oficial de Serviço que informava ter um alvo pela proa. Neste instante, a noite já era profunda e o escuro total.

Ao chegar no passadiço, utilizando o binóculo constatei que realmente, havia um alvo pela proa que parecia ser um navio de grande porte, só que totalmente apagado.

Verifiquei no radar, mas a tela não mostrava nada pela proa, a não ser, o contorno da floresta. O telefonista acabara de confirmar mensagem do vigia informado "alvo grande, pela proa".

Assumi a manobra, diminui a velocidade e colei na margem a BE para dar espaço ao navio que se aproximava. Entretanto, qual não foi a minha surpresa, ao verificar que o navio pela proa também colou na margem, mantendo a situação roda a roda, ao invés de abrir para BE para evitar a colisão.

A esta altura dos acontecimentos, não estava restando-me nenhuma alternativa.

Alguém no passadiço mencionou a lenda do navio fantasma que navegava à matroca no Rio Amazonas sem tripulantes. Obviamente que não podia aceitar esta ideia, mas o fato era que eu não tinha outra resposta para o problema em curso.

Nestas horas, quem foi Comandante e passou por alguma emergência, sabe que o silêncio no passadiço torna-se profundo. Todas as atenções voltam-se para o Comandante que deve tomar a decisão definitiva.

Lembrei-me então de consultar o NAPACO (navio patrulha costeiro) que navegava na minha esteira e que possuía radar mais moderno; a resposta foi negativa quanto a qualquer alvo na proa da Corveta.

Todavia, ao consultar o NaPaCo, naturalmente voltei-me para a popa e tive a resposta que procurava. Determinei que o NaPaCo apagasse o holofote da proa, que estava ligado para evitar colisão com troncos à deriva, embora navegasse nas águas da Corveta.

Ao desligar o holofote, imediatamente o navio-fantasma desapareceu, pois o que se via era justamente a sombra da Corveta projetada pelo holofote do NAPACO na "tela" formada pelas árvores da floresta à nossa proa.

Desvendado o mistério do navio-fantasma, continuamos nossa comissão até Manaus sem maiores acontecimentos onde chegamos prontos para qualquer outra missão.

Adolf Magnus Moniz Ostwald – uma unanimidade

Roberto Pinho Luz, CMG (Ref°)

Nascido em uma família de sete irmãos, foi o terceiro mais velho. De seu pai, um alemão de inúmeras qualidades e muito poucos defeitos – se é que os tinha – herdou a calma, o espírito de solidariedade, a palavra tranquila e moderada, a disposição de trabalhar e de ajudar ao próximo, além de uma grande paciência e invejável tolerância. Franz Ostwald, quando partiu, definitivamente, da Alemanha, viajando para o Brasil, lá deixou um cão, que não

suportando a sua partida, entrou no armário onde seu dono e amigo guardava as roupas, nunca mais saindo de lá, onde morreu. De saudades, certamente.

Homem de grande bondade, o Sr. Franz era conhecido como "Mister", pelos vizinhos. Talvez porque não abandonasse sua gravatinha borboleta, que usava diariamente para se deslocar de casa para o trabalho e vice-versa, além do forte sotaque alemão. Gostava de um jogo de pôquer – barato, sem dúvida – com os amigos, só por diversão e para jogar conversa fora. Tenho grande saudade daqueles tempos. Deixou-nos cedo, aos 66 anos de idade, vítima de um câncer no estômago, contra o qual lutou por dez anos ininterruptos. Grande e incomum sobrevida, para a época, como incomum foi o seu exemplo de vida.

Sua mãe também fez história. Aos sete anos de idade, perdeu completa e irrecuperavelmente a audição, devido às consequências colaterais do quinino, medicamento usado, à época, para a cura da febre amarela. Mas não perdeu a vontade de viver. Até aproveitou-se, de certa forma, da deficiência em seu benefício. Impedida de utilizar os ouvidos, aprendeu, com maestria, a técnica da leitura labial. Ouvia mais do que nós, pois a sua audição ia até onde os olhos pudessem alcançar. E a sua visão era excelente. Com uma grande vantagem: quando lhe interessava, virava o rosto e deixava de "ouvir". Sua deficiência não a impediu de falar outras línguas, além de acompanhar minhas filhas nos exercícios de piano, recomendados pela professora. Quando erravam, a D. Haydée não deixava escapar. Rapidamente dizia: "você errou ..., volta. Sua avó é surda, mas não é burra". Acontece que ela encostava o pé na base do piano, percebendo os sons pela vibração. Minhas filhas se entreolhavam, num misto de riso e decepção, e recomeçavam.

Mas vamos voltar ao Ostwald – Adolf, como eu o chamava. Conhecemo-nos no Colégio Marista São José, ainda cursando o primeiro grau do ensino fundamental. Como éramos vizinhos, as famílias passaram a ter uma convivência próxima. O pai dele foi meu padrinho de crisma e minha mãe foi madrinha de crisma da Aidê.

Em família, o Adolf era reconhecido como uma pessoa sensata, solidária e apaziguadora. Acho que posso dizer que era o mais

querido pelos próprios irmãos. Os casamentos dos irmãos Ostwald aconteceram mais ou menos sequencialmente. Como todos – inclusive eu – após casarmos viemos a morar próximos, os primos – em grande número e com idades semelhantes – cresceram como irmãos. Tenho uma fotografia na qual aparecem três das quatro irmãs Ostwald (Antoninha, Angela e Aidê) grávidas, tendo ao lado, de cada uma, uma filha pequena, empurrando três carrinhos com bebês dentro. Totalizando, havia nove crianças e três mães, na foto. Na realidade, quem teve menos filhos foi o Adolf, com três meninas. Todos os outros irmãos tiveram quatro ou cinco. Por isso mesmo, são muito próximos até hoje.

Lembro-me do dia em que resolvemos chegar, de surpresa, no sítio dos pais da Soninha, em Friburgo. Estávamos, quase todos, com os filhos ainda pequenos. Lógico que não dimensionamos se o tamanho da casa comportaria a tantos. Muito menos se outras pessoas poderiam estar sendo recebidas. Decidimos e fomos. Ao chegar, constatamos que a casa já estava cheia, mas o Dr. Paulo, pai da Soninha, com a tranquilidade e o bom humor de sempre, acomodou-nos, todos, no sótão da casa. Era um local bastante amplo que ocupamos com facilidade e até algum conforto, mas sem qualquer privacidade, aliás, desnecessária, considerando o grande elo familiar que nos unia. Evidente que foi uma noite de pouco sono e muitas brincadeiras por parte das crianças ..., que os adultos acompanharam. Mas foi divertido. Aliás, diversão era o que não faltava quando estavam todos reunidos.

Creio ser notório, o acidente que aconteceu com o Ostwald, quando embarcado no Navio Transporte de Tropas Barroso Pereira. Vale à pena, entretanto, conhecer alguns detalhes. Em 1972, a Nicarágua foi vítima de um grande terremoto que praticamente destruiu a capital Manágua. Diversos países se prontificaram a prestar ajuda, cabendo ao Brasil fornecer mantimentos levados pelo Barroso Pereira. Durante um momento de folga, alguns oficiais, entre os quais o Ostwald, foram conhecer um vulcão ativo, ou quase. Durante o passeio, pararam em um local onde avistaram diversos poços de lama fervente. O espetáculo devia ser bonito, pois os poços eram de cores diversas e borbulhavam. A ideia era tirar fotos que, quanto mais próximas dos poços, mais atraentes ficavam. Foi num

desses momentos que o Ostwald, parecendo pisar em terra firma, viu o seu pé afundar e desaparecer no chão, penetrando até, talvez, o meio da canela. Mesmo tendo se jogado ao chão e retirado, o mais rapidamente possível, o pé afundado, a queimadura foi bastante grave, causando-lhe uma mancha que nunca desapareceu.

Adolf era muito semelhante ao pai, sob diversos aspectos. Além do temperamento parecido, a preocupação com a família e com os amigos era uma constante, percebia-se no olhar. O entardecer da vida também foi similar. Ambos foram acometidos por tumores malignos que, enraizados em metástases, foram lhes roubando a força. Sabe-se que, quando atinge os ossos, a dor é grande. De nenhum dos dois, entretanto, ouviu-se lamentações e desespero. Outra coincidência também marcou a similaridade entre o Adolf Ostwald e seu pai Franz Ostwald: ambos nos deixaram, com muitas saudades, aos 66 anos de idade. Deixaram, também, os mesmos exemplos de um irretocável caráter, tocante simplicidade e incomensurável bondade.

Para finalizar, desejo lembrar o marcante dia em que recebeu o adeus de seus incontáveis e sinceros amigos. Nunca presenciei uma despedida com tantas pessoas, de todas as classes sociais e de todas as patentes militares que não estavam obedecendo a uma representação, mas saudando e se despedindo de um amigo que se foi. Ele era uma unanimidade.

Por nunca termos servido juntos e as viagens que participamos terem sido, sempre, em família, pedi ao Ednilo – que prontamente se comprometeu em fazê-lo – a escrever algumas linhas, contando lances pitorescos que, sei, tiveram oportunidade de conviver.

Pecado Venial...

Antonio Fernandes Pereira, CAlte. (Ref°)

Corria o ano de 1997 e acabara de ser empossado no Cargo de Comandante da Força de Superfície como seu primeiro Comandante. A nova reestruturação promovida na Esquadra, como é fácil entender, implicou muito trabalho e dedicação diuturna de modo a adaptá-la

para nova realidade. Tinha a partir de então, como subordinados, todos os meios de superfície desde o sempre saudoso Nael "Minas Gerais" até o Grupamento de Lanchas de Desembarque, ou seja; 6 Fragatas classe "NITERÓI" e 4 "GREENHALGH" recém chegadas, 4 Corvetas "INHAÚMA", 4 CTs "PARÁ", Navios Anfíbios, Navios Transporte de Tropas, Navios Tanque, Navio-Escola "BRASIL" e, também, o CAAML.

Não obstante as atividades inerentes à implantação da nova Força, lembro-me de um episódio que passo a relatar: Um Navio de Grande Porte acabara de chegar de viagem ao exterior e vem a meu conhecimento um problema inteiramente fora do escopo acima comentado mas, inegavelmente, de certa gravidade.

A comprovação de municiamento do navio havia sido glosada pelo fato de a aquisição de gêneros no exterior não ter sido precedida do competente processo licitatório. Não vou aqui entrar nas causas ou razões pelo acontecido, entretanto bastou apenas leitura superficial da lista de gêneros e logo despertou minha atenção para a quantidade de presunto ou de dúzias de ovos. Não restava dúvida estar diante de prato feito que poderia ser explorado por mentes maldosas e inescrupulosas.

E agora? veio a voz do bem; recorra a seu anjo da guarda. Foi aí que liguei para nosso pranteado e saudoso OSTWALD e marcamos um almoço, na época Diretor do Serviço de Auditoria. Jamais vou esquecer suas palavras: deixe tudo aqui e retorno a você no máximo em dois dias!

Isto posto, recebo a seguinte resposta antes do prazo por ele sinalizado: problema está comigo, fique tranquilo "vocês cometeram no máximo um "PECADO VENIAL".

Ao escrever este artigo, faço uma homenagem e um preito de gratidão ao nosso saudoso e tão querido OSTWALD.

MUITO OBRIGADO AMIGO, AMÉM.

Ostwald

Ednilo Gomes Soares

Certamente, muitos dos colegas que estão lendo essas linhas concordarão com a minha assertiva de que os nossos melhores amigos surgiram em amizades forjadas no Colégio Naval.

Naquele biênio pelas circunstâncias adversas, tais como, sobreviver como calouros, enfrentar "festivais" de provas difíceis, permanecer 45 infindáveis dias em um internato com rotinas pesadas, o banho frio, a natação naquelas águas gélidas da enseada Batista das Neves, tendo o Professor Brasileiro como algoz e a lua como testemunha, além da vida em alojamento criavam condições para estabelecermos alianças eternas.

Tanto no 1º como no 2º ano pertenci à 1ª Cia. quando tive a feliz oportunidade de conhecer e conviver com o Ostwald. Desde o início, percebi sua fina educação, oriundo de uma família conservadora de classe média da Tijuca, com sólidos fundamentos familiares. Trazia uma boa base escolar obtida no tradicional colégio carioca São José. Desde o início, destacou-se por seu espírito tranquilo, apaziguador e pelas boas notas.

Caracterizava-se por buscar ser sempre parte da solução, nunca ninguém o viu ser alvo de algum comentário desagradável. Sempre bem-humorado, encontrava solução para tudo.

Posteriormente, convidou-me para ser do seu camarote na Escola Naval, tínhamos como companheiros o Veloso, o Teixeira Mendes e ainda uma característica muito peculiar. Embora cada camarote tivesse quatro aspirantes, no nosso havia um ambiente tão agradável que havia sempre um 5º aspirante conosco, o Vieira com suas histórias bem-humoradas para nos fazer companhia.

Tínhamos um único e recorrente problema: a perda das chaves dos Teixeira Mendes. Quantas vezes na hora da Parada, ficámos todos procurando as chaves do Teixeira Mendes para evitar que ele chegasse atrasado e fosse "premiado" com uma "papeleta". Até que um dia o "Santo" Ostwald encontrou uma sábia solução para o problema. Tomou a iniciativa de mandar fazer chaves sobressalentes

para o Teixeira Mendes que mantinha em seu poder, só as emprestado a ele na hora da crise. Superada a situação de emergência, cobrava a devolução das chaves que conservava consigo até a próxima vez.

Embora disputasse o primeiro lugar no Curso de Intendência, estava sempre disposto a "dar aulas particulares, não remuneradas" a colegas com dificuldades, cujos nomes por uma questão ética, não os declino ... mas certamente aquela galera não teria obtido o tão almejado galão sem a indispensável colaboração do Ostwald.

Nunca se destacou por ser um dos "garanhões" da turma, certa vez, estávamos em Belém e fomos conhecer uma boate, cuja propaganda apregoava ser a "única boate palafita do mundo".

Fomos com a turma de sempre: Veloso, Tubino, Vieira, Teixeira Mendes, Ostwald e eu. Convenhamos que era um grupo com vários "pesos pesados" em termos físicos. As "meninas" eram todas umas indiazinhas aculturadas. Para surpresa de todos quem primeiro "se deu bem", foi o Ostwald. Com o tempo e a bebida, criou-se um ambiente bem descontraído que me ensejou perguntar à indiazinha: Por que você o escolheu?

— Ele é tão bonitinho que quero levá-lo para a minha casa, ela respondeu para uma gargalhada geral.

De outra feita, em uma viagem de instrução, baixamos terra e havia uma recomendação de que os aspirantes não deviam beber com os marinheiros. Estávamos em um bar, quando chegaram uns taifeiros e nos perguntaram se podiam sentar na nossa mesa porque o bar estava todo lotado. Como o Ostwald era Intendente e conhecia a todos concordou.

Lá pelas tantas, ele se dirige aos marinheiros dizendo:

— Nós vamos embora. Vamos pagar a conta até aqui. Daqui para frente a responsabilidade é de vocês.

— Não chefe, os senhores foram tão legais que nós fazemos questão de pagar a conta toda.

O Ostwald que havia feito o pagamento deles, sabendo, portanto, quanto cada um tinha recebido e sendo muito responsável, respondeu:

— Muito obrigado. Não podemos aceitar porque eu sei quanto vocês receberam e não é suficiente para pagar o que bebemos.

— Chefe, o "menino" aqui é abonado. Recebeu uma "bolada" de casa e com o que nós temos não se preocupem.

O Ostwald, prudente como sempre concluiu:

— Vejam bem, não queremos confusão.

Agradecemos e fomos buscar um táxi. Pelo adiantado da hora e pela distância do bar, como não aparecia nenhum táxi, decidimos ir andando para encontrar uma rua mais movimentada. Andamos bastante tempo até que ouvimos um tropel e uns gritos.

De repente, entendemos a mensagem:

— Corre chefe que os garçons estão vindo atrás de nós.

Não nos restou senão correr também. Felizmente, nosso preparo físico era muito melhor do que dos gordos garçons e eles desistiram.

Passado o sufoco, foi a única vez em muitos anos de convivência que vi o "Alemão", com às vezes o chamávamos, aborrecido. Deu uma lição de moral nos marinheiros que aparentaram arrependimento e foram perdoados.

Posteriormente, o nosso grupo quase morreu de tanto rir do inusitado da cena.

Esse era, em rápidas pinceladas, o Ostwald. Um grande amigo, dedicado e um profissional exemplar a quem a Marinha muito deve.

Além de ter alcançado o posto máximo na carreira, o seu sepultamento foi uma demonstração tácita da admiração de que era alvo tanto de superiores, como de colegas e subalternos.

Quem teve a ventura de conviver com o Ostwald jamais esquecerá aquele sorriso bondoso que a todos ajudava. Brincando com ele, dizia que a maior vocação dele era ser "irmão mais velho" ...

Um apresamento, a repercussão, consequências de uma decisão diplomática

Carlos Rogério Bonorino Nobre, CF (Ref°)

Em 1982, as Corvetas Mearim, Solimões, Angostura e Iguatemi, esta última sob o meu comando, realizaram, como nos anos anteriores e de acordo com as disponibilidades operativas, inúmeras missões, no cumprimento dos propósitos estabelecidos pelo COMINSUP, o Grupamento Naval do Norte, então comandado pelo CMG Mauro Ângelo Maia que, por sua vez, estava subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval, sendo comandante o saudoso Vice-Almirante Luiz Leal Ferreira, que mais tarde atingiu o último posto da brilhante carreira naval.

No mês de julho, comandando um grupamento constituído pela Iguatemi e dois Navios Patrulhas Costeiras, recebi a dupla missão para realizar patrulha no Mar Territorial e, em seguida, viagem de representação a La Guaira, na Venezuela. Durante a patrulha, detectamos um barco de pesca, com bandeira estrangeira, em faina de pesca em nossas águas territoriais. Guinamos em sua direção e a embarcação, quando se viu percebida, iniciou rapidamente o recolhimento de suas redes e, logo depois, tentou fugir, mesmo sem ter completada a manobra de recolhimento. Determinei que um dos navios patrulhas, o Pampeiro, sob o comando do CT Arnon Lima Barbosa, rumasse em perseguição e que o outro NaPaCo, o Piratini, cortasse o rumo da embarcação, caso ela tentasse entrar em águas territoriais das Guianas. Ficamos trocando informações via rádio, a Corveta não conseguindo velocidade compatível, ainda que " com toda força adiante", até que, ficando ciente de que o Arnon estava próximo do barco de pesca, dei-lhe ordens para que cumprisse a Carta de Instruções do CON em vigor e que, em síntese, determinava: 1º, ordenar a parada de máquinas imediatamente; 2º, caso a ordem não fosse obedecida, uma tentativa de abordagem, com risco de abalroamento; 3º, se fosse impossível qualquer abordagem, tiros de advertência; 4º, tiros na embarcação, com projéteis de metralhadoras na popa e ou no mastro.

Bom ressaltar a petulância dos tripulantes do pesqueiro desde o início da perseguição. Na nossa frequência rádio, gritavam seguidamente "maricon", além de gestos obscenos com as mãos. Acreditavam que poderiam alcançar águas internacionais, porém o Arnon, na esteira deles, rapidamente se aproximou, enquanto o Piratini já assumia a posição, impedindo a passagem para o mar territorial vizinho. Nesta situação, com as três primeiras ordens constantes da carta de Instrução do CON não cumpridas, determinei o "abrir fogo" no mastro e depois na popa, o que foi atendido de pronto pelo Arnon. Enfim, máquinas paradas! Aproximamos, apresamos a embarcação, toda ilegal na documentação, verificamos que os tiros de metralhadora não afetaram a flutuabilidade (atingiram a popa, onde ficava o frigorífico, que estava abarrotado de camarões e uma pequena parte do mastro). Após cumprir os procedimentos em vigor, incluindo mensagens criptografadas previstas, destaquei o Piratini, com autorização superior, para escoltar o pesqueiro até o porto de Belém e cumprir as instruções vigentes após o apresamento. E seguimos para a viagem de representação, em plena Copa do Mundo de Futebol, com aquela seleção que, no meu entender, foi uma das melhores de todos os tempos.

Repercussão

Somente após regressarmos à sede, ao final da comissão, é que eu e o Arnon ficamos sabendo dos desdobramentos causados na ocasião. Houve uma sequência telefônica após as decodificações das mensagens por mim enviadas, do COMINSUP ao 4º DN, daí ao CON e deste ao Ministro da Marinha, o também saudoso Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Ele então fora participar a ocorrência ao General Figueiredo, Presidente da República. Pelo que fiquei sabendo, o Presidente, enquanto ouvia os fatos, teria mais ou menos dito: — Diga ao Comandante para não ordenar o tiro, vamos à diplomacia! Ao que o Ministro rebateu: — Ele já ordenou o abrir fogo e apresou a embarcação, cumprindo integralmente os passos descritos nas instruções em vigor. Pouco tempo depois, o governo, via Ministério das Relações Exteriores, encaminhou documento relativo ao assunto aos países interessados, referendando e chamando atenção para os procedimentos que estavam vigentes, relativos à pesca indevida no nosso Mar Territorial.

Paralelamente, por meio da TV Liberal, afiliada da Rede Globo em Belém, a TV Globo estabeleceu os contatos necessários para que uma equipe do Programa Fantástico pudesse embarcar em uma das corvetas da área e fazer uma reportagem a respeito do assunto. Isso foi amadurecendo e por fim autorizado para o início de 1983. Em janeiro desse ano, assumiu o Comando do 4º DN, o então Vice-Almirante Mario Jorge da Fonseca Hermes. No início de fevereiro a ordem de movimento foi emitida e a Iguatemi indicada para a comissão. O Comandante Mauro Maia indicou-me, já que eu havia sido o pivô do imbróglio anterior. Achei justo e o navio foi preparado para a missão. No dia estabelecido, embarcaram um repórter, um cinegrafista e um auxiliar. Realizaríamos uma patrulha costeira, com liberdade de ação para atender aos interesses da reportagem, dentro de limites previamente determinados. Zarpamos, após alojarmos o pessoal nos camarotes e mostrarmos a rotina de bordo e os horários do programa de adestramento e dos exercícios previstos. Combinei com o repórter um horário diário para que ele transmitisse as informações julgadas importantes para a TV Liberal mas, antes que o fizesse, deveria me mostrar o texto, muito mais para evitar equívocos quanto a termos e nomenclaturas navais. Estava tudo indo a contento, até o entardecer, quando passamos a navegar em mar aberto. Chegou a hora do jantar, desci do Passadiço e entrei na Praça-d'armas. Lá estavam, além do Imediato (CT Toscano), os demais oficiais, exceto o de serviço, e o cinegrafista, que era um suíço alto e corpulento, já se deliciando com uma dose de uísque. O repórter e o auxiliar estavam abatidos pela fúria de Netuno e fora de ação.

Navegamos dois dias seguidos, com o mar se acalmando gradativamente e o pessoal mareado se recuperando e mostrando avidez para cumprir a tarefa. Contudo, nenhuma embarcação no pedaço. Estabelecemos uma zona de patrulha, onde a presença de pesqueiros normalmente era constante. No terceiro dia, avistamos um deles pelo través de BE, quando seguíamos para o Norte. Chamei o Imediato e guinamos em direção à embarcação. Quando nos aproximamos, ela já havia parado e seus tripulantes mostravam alegria com a nossa presença. Estavam legais, autorizados para a pesca, que já haviam finalizado, estando com o frigorífico repleto de

camarões. Regressavam para a sede, em Fortaleza. Precisavam de alguns gêneros alimentícios e algum combustível.

Expliquei-lhes a nossa missão, perguntando-lhes se topavam nos ajudar, participando de um enredo fictício, com perseguição, até o apresamento. Em compensação, forneceríamos tudo o que precisavam. Toparam na hora e assim fizemos, após combinarmos os detalhes. Também nos deram alguns quilos de camarões. E assim saímos todos satisfeitos, após horas de filmagens e entrevistas. Cada qual no seu rumo, estávamos próximos do Cabo Orange e decidi aceitar a sugestão de entrar no rio Oiapoque e fundear em nossas águas, em local bem demarcado nas instruções do CON e facilmente amarrado por marcações de vários pontos conspícuos. Era de praxe tal fundeio naquele lugar.

Cerca de uma hora após fundearmos, fui avisado que uma lancha da Guiana francesa se aproximava. Ela chegou e o oficial que a comandava nos perguntou se alguém falava francês. O cinegrafista da TV Liberal se apresentou e passou a intermediar. O Oficial, educadamente, questionou o ponto de fundeio, achando que estávamos equivocadamente em águas da Guiana Francesa. Olhei para o Imediato, que garantiu estarmos certos, inclusive alegando que o navio já estivera lá fundeado durante o comando anterior. Convidei o oficial para subir a bordo e fomos para o Passadiço, eu, ele, o Imediato e o cinegrafista. Ele conduzia um documento, com as instruções a respeito. Mostrei-lhe o nosso, com as marcações previstas, pedindo que ele as verificasse no radar, o que foi feito e, enquanto o fazia, dei uma olhada nas instruções dele, quando vi, surpreso, a data de entrada em vigor. A partir de 1 de janeiro de 1983! Quando ele se afastou do radar, disse-me que realmente parecia que eu estava certo e que iria transmitir o ocorrido ao chefe superior. Então tomei a decisão diplomática que calculei ser a melhor. Falei que independente de qualquer um de nós estarmos com a razão, eu ordenaria o suspender e fundearia mais adiante. Participaria ao Chefe imediato, que certamente iria tomar as providências cabíveis. Ele agradeceu e depois se retirou. Chamei o Imediato, contei-lhe o que havia constatado, que ficaria entre nós dois e pedi-lhe que enviasse uma mensagem cifrada, resumindo os fatos. Depois, com a tarde morrendo, autorizei um big churrasco,

cheio de camarões, com músicas, cantorias e batuques. No dia seguinte, domingo, regressamos a Belém.

Em chegando, ao me apresentar ao COMINSUP, fiquei sabendo a respeito. Ainda em 1982, próximo do final do ano, após reunião no âmbito do Ministério de Relações Exteriores, com representantes de todos os países interessados e signatários, foram feitas alterações nas demarcações de fronteiras, uma delas naquela região, com validade a partir de 1 de janeiro de 1983. O Secretário do Itamarati, responsável pela comunicação do fato aos Ministérios interessados, principalmente o da Marinha, simplesmente saíra de férias, esquecendo-se de enviar as alterações, que ficaram em sua gaveta de trabalho.

Salvamento do navio mercante "JACY CAMPOS"

Asclepiades José Colmerauer dos Santos, CA (Refº)

Após ter assumido o comando do rebocador de alto mar Triunfo, integrante do Grupamento Naval do Sul, subordinado ao Primeiro Distrito Naval, o navio, em setembro/79, foi designado para o Quinto DN, cuja sede era Florianópolis, para cumprir missão de socorro e patrulha na área de sua jurisdição.

Na travessia para o porto de Itajaí, onde substituiria o Rb Tridente, recebeu mensagens distritais para demandar o porto de Paranaguá para substituir o Rb Tridente no salvamento/desencalhe do NM JACY, de bandeira, que se achava encalhado no banco de palmas, por ter seu cabo de reboque partido durante a faina.

Ao chegarmos à cena de ação, contamos com o importante trabalho do aviso Albacora, da DHN, que realizou levantamento eco batimétrico da área cuja carta produzida revelou que o encalhado com carga de sal, estava numa bacia circundado por uma coroa de areia ao seu redor com cerca de duas a três jardas de largura , que tornava impossível rompê-la com a exclusiva tração do cabo de reboque do navio, com o risco de parti-lo , como ocorrido no Tridente.

Após reunião a bordo com a presença do oficial do Albacora, foi decidido que seria necessário o concurso de dois rebocadores de porto para se executar uma operação inédita de abertura de canal na citada coroa com a proa do próprio JACY RAMOS, por movimentos coordenados para um bordo, tracionado pelos dois rebocadores de porto, e para o outro, pelo Rb Triunfo, espanando a areia para abertura do canal.

A operação foi demorada, levando alguns dias e noites sem interrupção, até que na madrugada do último dia, o encalhado foi arrancado do cinturão que o aprisionava, adquirindo forte aceleração e consequente velocidade, passando a arrastar os pequenos rebocadores de porto, que acionaram os dispositivos de desengate rápido, para se safarem daquele perigoso arrastamento...

Mas um grande susto tomou conta da tripulação do Triunfo, pois o NM JACY RAMOS se aproximava perigosamente da popa do nosso navio, cujas restrições de governo devido ao cabo de reboque, limitavam manobras evasivas para evitar a colisão que, graças a Deus não ocorreu, tendo o rebocado (navio de grande tonelagem) passado a menos de cinquenta jardas do nosso navio!

Foi um susto indescritível, pois a sensação de todos era de que o pior iria acontecer ...

Mas felizmente, a missão foi cumprida sem nenhum acidente, e todos os envolvidos comemoraram como crianças durante toda aquela madrugada até o amanhecer.

O relatório desse salvamento foi introduzido no currículo do curso de socorro e salvamento do CAAML, pelo então encarregado, nosso colega e amigo Comandante FREIRE.

Uma operação de reboque através do oceano Atlântico

Edgar Newton Rezende Barbosa, CMG (Refº)

Introdução

É da responsabilidade da Marinha salvar vidas em risco no mar territorial e na área de alto-mar estabelecida em convênios internacionais, embora todos os navios de guerra ou mercantes de qualquer nacionalidade devam colaborar com tal propósito.

O salvamento de material visa recuperar navios avariados ou sinistrados no mar. Este salvamento, apesar de não ser um encargo compulsório para a Marinha, exceto, é claro, quando for o caso de seus próprios navios, é realizado sempre que houver uma solicitação formal das companhias de navegação. Os custos extraordinários desse salvamento são posteriormente ressarcidos pelo interessado.

Em tempo de paz, tanto o salvamento de vidas como o de navios são operações da responsabilidade dos Comandantes dos Distritos Navais, sob a supervisão do Comandante de Operações Navais, cabendo-lhes, inclusive, solicitar a ajuda da Força Aérea, em caso de necessidade.

Nos Distritos Navais situados ao longo da costa brasileira estão sediados rebocadores e corvetas. Estes navios, chamados "navios de socorro", estão capacitados para realizar as operações de salvamento anteriormente mencionadas. A Corveta "Forte de Coimbra", sediada em Natal, está subordinada ao Comandante do Terceiro Distrito Naval e se destina também a executar essas operações.

O propósito desse trabalho é descrever o desempenho da tripulação da Corveta "Forte de Coimbra", ao prestar socorro ao Navio Mercante "Cabo de São Roque", em setembro de 1976. Nesta ocasião, este navio, que se encontrava em condições bastante adversas, foi rebocado para o Porto de Dacar.

O acidente

Devido ao mau estado do mar e ao deslocamento dos volumes que transportava, o Navio Mercante "Cabo de São Roque" teve toda a

sua carga, armazenada nos porões e no convés principal, corrida para boreste. Isto acarretou o adernamento do navio para cerca de 32º para boreste, fazendo com que os motores perdessem suas aspirações, deixando assim o navio sem máquina propulsora e geradores e, consequentemente, sem energia elétrica e recursos de comunicações. Posteriormente tentativas foram feitas para dar partida nos motores, porém sem sucesso, devido ao fato da água salgada ter-se misturado ao óleo do sistema de combustível.

O Navio Mercante "Cabo de São Roque", de 9.340 toneladas de deslocamento, transportava 4.127 toneladas de asfalto, armazenado em caixotes de duas toneladas, e, no interior de cada caixote, o asfalto estava acondicionado em sacos plásticos de 60 kg cada um. Sendo seu destino um porto da Mauritânia, encontrava-se à deriva, no dia 2 de setembro, na latitude 07º30' Norte e longitude 27º50' Oeste, posição distante 960 milhas de Natal.

O Navio Mercante "Marvaliente", de bandeira argentina, que passava nas proximidades do navio acidentado, prestou, inicialmente, socorro aos tripulantes deste navio, bem como apoio de comunicações, sendo mais tarde substituído nessas tarefas pelo Navio Mercante "Itapagé", do Lloyd Brasileiro. Este último navio mercante foi deslocado para a área do acidente e, lá chegando, fez o recolhimento de todos os tripulantes do navio acidentado, o qual foi abandonado por sua tripulação.

Com a formalização do pedido de socorro efetuado pelo Lloyd Brasileiro ao Comando de Operações Navais, recebeu a Corveta "Forte de Coimbra", navio de socorro do Terceiro Distrito Naval, a missão de prestar socorro ao Navio Mercante "Cabo de São Roque".

A travessia para a área do acidente

A Corveta "Forte de Coimbra" suspendeu do cais da Base Naval de Natal na manhã do dia 2 de setembro com destino à área do acidente.

A primeira dificuldade que teríamos que vencer era encontrar o navio acidentado, pois ele se encontrava mais próximo da costa africana do que da brasileira. Tínhamos que fazer uma navegação

astronômica muito bem feita, dependendo, portanto de boas condições de tempo e receber sucessivas informações das posições ocupadas pelo navio acidentado.

Durante a travessia, o Comando do Terceiro Distrito Naval informava à Corveta as sucessivas posições ocupadas pelo navio acidentado. Tendo em vista a inicial impossibilidade do estabelecimento de comunicações diretas entre a Corveta e o Navio Mercante "Itapagé", elas foram realizadas através do Comando do Terceiro Distrito Naval, do Comando de Operações Navais e do Lloyd Brasileiro. Somente na noite do dia 5 foram estabelecidas comunicações diretas entre a Corveta e o Navio Mercante "Itapagé", e na manhã do dia 6 este último começou a transmitir seu indicativo numa frequência dentro da faixa do radiogoniômetro, com a finalidade de facilitar a sua interceptação.

O bom tempo reinante facilitou também a navegação até o ponto de encontro, Do acompanhamento das posições recebidas, observou-se que o navio acidentado derivou cerca de 155 milhas na direção da costa africana. Às 14:30 horas do dia 6 foram avistados pela proa os Navios Mercantes "Itapagé" e "Cabo de São Roque" e, mais tarde, a Corveta parou as máquinas nas proximidades daqueles navios.

Providências tomadas para a realização do reboque

Inicialmente arriamos o bote inflável para transportar o oficial de salvamento para bordo do Navio Mercante "Itapagé", com a finalidade de iniciar entendimentos com o Comandante do Navio Mercante "Cabo de São Roque", que lá se encontrava com todos os seus subordinados. Após o regresso desse oficial, resolvemos que o navio acidentado só seria inspecionado a partir da madrugada do dia 7, tendo em vista ao fato de ele não dispor de energia elétrica e que o anoitecer já estava próximo.

Foram constituídos dois grupos de inspeção: um de máquinas, chefiado pelo chefe de máquinas e outro de convés, chefiado pelo encarregado do convés, os quais foram transportados para o navio acidentado.

Paralelamente à inspeção, fizemos o recolhimento dos tripulantes do navio acidentado e dispensamos o Navio Mercante "Itapagé".

Foi constatado pelo grupo de inspeção que não havia possibilidade imediata do restabelecimento de energia elétrica a bordo do navio acidentado, sua banda estava próximo dos 32º para boreste e já havia sido lastrado por sua tripulação logo após o acidente com a carga. Não havia penetração de água salgada a bordo, existindo apenas uma pequena quantidade desta acumulada no porão da praça de máquinas, uma vez que não se fazia o esgoto de rotina há vários dias, devido à falta de energia elétrica e ao abandono do navio. Quando o navio jogava para boreste, entrava bastante água no seu convés principal, a qual escorria novamente para o mar quando ele jogava para bombordo.

Após o estudo dos planos do navio acidentado e objetivando tornar o reboque seguro, chegou-se à conclusão de que seria necessária a redução da banda desse navio através do alijamento de parte de sua carga armazenada no convés principal. Tendo o Lloyd Brasileiro dado autorização para esse alijamento, foi iniciada na manhã do dia 7 a faina de alijamento acima mencionada, a qual se estendeu até a tarde do dia 8. Foram jogadas ao mar 120 toneladas de asfalto, exigindo um grande esforço dos tripulantes da Corveta empenhados nesta faina, uma vez que ela foi executada num navio com banda acentuada e a mão. A banda do navio foi então reduzida para 19º para boreste.

Paralelamente ao alijamento de carga, o grupo de máquinas concentrou todos os esforços na tentativa do restabelecimento da energia elétrica a bordo do navio mercante. Nossa ideia era colocar em funcionamento o gerador diesel de emergência; após isso, virar o compressor para recarregar as ampolas de ar comprimido dos motores de combustão auxiliares, e, por fim, dar partida num desses motores auxiliares. Caso fosse obtido sucesso, o leme, a máquina de suspender, a estação rádio e as luzes de navegação e do mastro poderiam ser alimentadas, o que viria a facilitar bastante o reboque, a despeito dele ainda permanecer com uma banda acentuada. Apesar de todo o esforço envidado não se obteve sucesso em dar partida no

gerador diesel de emergência, pois foi constatada a existência de água salgada no sistema de combustível. Pensou-se em purgar todo esse sistema, inclusive o tanque de serviço, mas isso levaria muito tempo.

Por outro lado, o grupo de convés concluiu a preparação da amarra de bombordo do navio mercante para o reboque.

No dia 6, o Lloyd Brasileiro manifestou o interesse que o reboque fosse realizado para o Porto de Dacar e não mais para Recife, como estava previsto anteriormente. Em vista disso, conseguimos no navio acidentado novas cartas de aproximação e de entrada no Porto de Dacar, o Roteiro, a Lista de Faróis e a Lista de Auxílios Rádio, pois não dispúnhamos desse material atualizado a bordo da Corveta. Após analisar a situação, decidimos rebocar o navio mercante para o Porto de Dacar.

Tendo em vista que seria necessário bastante tempo para o restabelecimento da energia elétrica a bordo do navio mercante, e visando aproveitar as boas condições de tempo e mar reinantes, decidimos iniciar o reboque logo após o recolhimento dos grupos de convés e de máquinas.

Para bordo do Navio Mercante "Cabo de São Roque" retornaram o comandante, o imediato, alguns oficiais e parte de sua guarnição. Foram destacados neste navio, para o reboque, um sargento sinaleiro, com a incumbência de se comunicar conosco por lâmpadas Aldis e walkie-talkie, e um marinheiro da faxina do mestre, para realizar fainas marinheiras na proa do navio mercante.

O reboque e a chegada ao Porto de Dacar

Na manhã do dia 9 foi passado o cabo de reboque para o navio mercante e iniciado o seu reboque para o Porto de Dacar, com a velocidade de 5 nós. Essa passagem foi um pouco demorada, pois o navio mercante não dispunha de energia elétrica.

A travessia até as proximidades de Dacar transcorreu normalmente, dificultada apenas pelo cabeceio sucessivo do navio mercante de um bordo para outro da Corveta. Isto é explicado pelo fato de o navio mercante não dispor de energia elétrica, e assim seu

leme não poderia ser movimentado de modo a mantê-lo permanentemente na popa da Corveta, o que viria a facilitar bastante o reboque.

Após fazermos a aproximação de Dacar, rumamos para as proximidades da Ilha de Goree, onde, na manhã do dia 14, uma lancha se aproximou da Corveta, trazendo um representante do Lloyd. Este já havia contratado dois rebocadores para fazer as manobras de entrada no porto e de atracação do navio mercante. Mais tarde, com a chegada dos rebocadores, fizemos a entrega do Navio Mercante "Cabo de São Roque" a eles, que por fim o atracaram no Porto de Dacar. A Corveta, após fazer o recolhimento do cabo de reboque, atracou no mesmo porto.

Conclusão

Dentre os vários ensinamentos colhidos nesta operação, podemos destacar os seguintes:

1 – Possibilitou-nos conhecer rapidamente o desempenho da tripulação da Corveta em uma difícil faina de reboque. Esta comissão iniciou-se 12 dias após a assunção do Comando pelo Capitão de Corveta Edgar Nilton de Rezende Barbosa, e durou, incluindo o regresso a Natal, 21 dias, sendo 19 de mar;

2 – Tendo em vista as dificuldades encontradas, várias improvisações foram utilizadas para a realização do reboque, especialmente para a passagem do cabo de reboque para um navio sem energia elétrica, o que certamente muito contribuiu para melhorar a aprendizagem e o adestramento da tripulação da Corveta; e

3 – A aplicação de um perfeito trabalho de equipe foi essencial para a obtenção do sucesso da operação.

O resultado mais significativo desta operação foi o fato de a Corveta "Forte de Coimbra" ter sido o primeiro navio de socorro da Marinha brasileira a cruzar o Oceano Atlântico em faina de reboque. Bateu ainda os recordes de distância em operação de reboque e o de pontos de navio de socorro. Foi, finalmente, distinguida com a placa de Navio de Socorro do Ano do Comando de Operações Navais, conquistada pela primeira vez por um navio do Terceiro Distrito Naval. Após longa permanência entre os navios do Primeiro Distrito

Naval, a placa foi para a Corveta "Forte de Coimbra", sendo recebida na popa, em cerimônia presidida pelo Comandante do Terceiro Distrito Naval, à qual compareceram as mais expressivas autoridades de Natal.

O informativo marítimo da Diretoria de Portos e Costas

Edgar Nilton Resende Barbosa, CMG (Ref°)

A Diretoria de Portos e Costas – DPC editou, no período de 1971 a 1981, um boletim de notícias com o propósito de divulgar temas relacionados com as suas atividades, a evolução do transporte marítimo e o crescimento da Marinha Mercante.

A retomada do crescimento da Marinha Mercante, a grande variedade e complexidade dos assuntos de sua competência e a necessidade de abrir um importante canal de comunicação com a Comunidade Marítima brasileira levaram a DPC a voltar a editar o seu Boletim Informativo Marítimo. Para esse fim, em março de 1993, o então Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Carlos Edmundo de Lacerda Freire, convidou-me para ser o responsável pela execução dessa tarefa.

Exercer os cargos de Vice-Diretor de Portos e Costas de março a dezembro de 1988 e de março de 1991 a fevereiro de 1993, bem como o de Conselheiro para Assuntos Marítimos junto à Organização Marítima Internacional – IMO, no período de fevereiro de 1989 a janeiro de 1991, me proporcionaram os conhecimentos técnicos necessários para a execução dessa tarefa.

Julgando-me capacitado para tal fim, aceitei o convite formulado e, após um período destinado ao planejamento, a primeira edição dessa revista foi prontificada e distribuída em setembro de 1993. Foi decidido que ela seria editada trimestralmente, conteria cerca de 60 páginas e teria uma tiragem de 1.200 exemplares. A partir de janeiro de 1996 ela passou a se chamar Informativo Marítimo.

O propósito dessa revista, de caráter técnico, é divulgar as atividades desenvolvidas pela DPC relacionadas à segurança do tráfego aquaviário, à prevenção da poluição hídrica, à salvaguarda da vida humana nas águas, e ao Ensino Profissional Marítimo, bem como apresentar as matérias discutidas e aprovadas pela IMO e pela Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas das Américas (ROCRAM). Foi reservado um espaço da revista para publicação de matérias e artigos elaborados pelos componentes da Comunidade Marítima. Desde sua primeira edição passou a ser distribuída para as Organizações Militares componentes do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, tais como as Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências, bem como para os órgãos, empresas de navegação, sindicatos e demais entidades representativas da Comunidade Marítima.

Considerando o elevado interesse despertado em seus leitores, a divulgação do Informativo Marítimo foi sendo ampliada, gradativamente, por meio do aumento da tiragem para 1.500 exemplares e da sua disponibilização nas páginas da DPC na intranet e internet.

Exerci a editoria do Informativo Marítimo por 18 anos, tendo sido produzidas 72 edições no período de setembro de 1993 a junho de 2011, quando tive que me afastar dessa atividade por ter completado 70 anos.

O Informativo Marítimo continua sendo distribuído pela Diretoria de Portos e Costas e suas edições podem ser acessadas através da página da DPC na internet. Sua mais recente edição é relativa ao período set/2015 a fev/2016.

A Organização Marítima Internacional e a DPC

A nomeação de um Capitão de Mar e Guerra da Marinha do Brasil, desde 1981, para ocupar o cargo de Conselheiro para Assuntos Marítimos, permitiu a Marinha participar mais ativamente dos assuntos discutidos e aprovados no âmbito da IMO. Esse Oficial, colocado à disposição do Ministério das Relações Exteriores – MRE, ficava lotado na Delegação do Brasil em Londres e, a partir de 1990,

na Embaixada do Brasil em Londres, sendo substituído a cada dois anos. Em 2000 foi ativada a Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional – IMO, passando a Marinha do Brasil a assumir a responsabilidade pela defesa dos interesses do País junto à Organização, em substituição ao MRE.

A IMO, agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha causada por navios tem, em síntese, os seguintes propósitos:

1 – Promover mecanismos de cooperação entre governos, no que tange às normas relativas a assuntos técnicos de todas as espécies que afetam o tráfego marítimo empenhado no comércio internacional;

2 – Estimular a adoção de elevados padrões de segurança marítima, eficiência, prevenção e controle da poluição marinha produzida por navios; e

3 – Remoção de óbices ao tráfego marítimo internacional, para que flua sem burocracia desnecessária e discriminações que não as razoáveis para o fomento de navegações mercantes próprias.

A IMO é composta por uma Assembleia, um Conselho e de Comitês e Subcomitês. A Assembleia é formada por todos os Estados-Membros e reúne-se regularmente a cada dois anos. É responsável pela aprovação do programa de trabalho e orçamento e pela eleição dos integrantes do Conselho que é o órgão executivo da IMO e responsável pela supervisão dos trabalhos da Organização. Dos Comitês, merecem destaque o de Segurança Marítima e o de Proteção ao Meio Ambiente Marinho.

Desde 1967, o Brasil tem sido eleito de forma ininterrupta para o Conselho, o que demonstra a relevância da representação do País nos diversos segmentos da atividade marítima internacional. Na última reunião da Assembleia, realizada entre os dias 23 de novembro e 02 de dezembro de 2015, na sede da IMO, na cidade de Londres, o Brasil foi reeleito por aclamação para o Conselho da IMO para o biênio 2016/2017, que é formado por 40 Estados-Membros escolhidos entre os 171 que fazem parte da Organização.

Uma convenção internacional nascida no seio da IMO obedece ao processo que vai de um Subcomitê até a Assembleia, culminando com a preparação final de uma minuta que será submetida ao plenário da conferência diplomática especialmente convocada e aberta a todos os países. Após a conferência que resultou uma convenção, esta permanece, durante um certo período, aberta a assinatura dos países que dela participaram.

Uma Convenção entra em vigor no plano internacional após um número específico de Estados tiver aceito por assinatura sem reservas, por ratificação ou por adesão. A data de entrada em vigor ocorrerá dentro de um período fixado após o atendimento das condições de aceitação impostas.

Desde 1959, quando foram iniciados os seus trabalhos, foram aprovadas no âmbito da IMO inúmeras convenções internacionais, dentre as quais, merecem destaque a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS–74); Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, 1972 (RIPEAM–72); Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 1973, modificada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78); Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação de Marítimos e Serviço de Quarto, 1995 (STCW-95); e Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, 1979 (SAR–79).

A promulgação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), ocorrida em 11 de dezembro de 1997, e a aprovação de sua Regulamentação (RLESTA), em 18 de maio de 1998, vieram a se constituir num importante arcabouço jurídico, balizador da segurança do tráfego aquaviário em nosso País. Essa Lei, cujo propósito é assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e nas hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, acarretou uma sensível alteração das atribuições da DPC, até então reguladas, basicamente, pelo Regulamento para o Tráfego Marítimo. As novas atribuições se somaram as já exercidas através da regulamentação das disposições

contidas nas convenções internacionais aprovadas no âmbito da IMO e o gerenciamento do Ensino Profissional Marítimo em todo o Brasil.

O Comandante da Marinha, Autoridade Marítima Brasileira, estabeleceu, por meio de Portaria, a Estrutura da Autoridade Marítima, atribuindo um extenso rol de atividades à DPC como Representante da Autoridade Marítima para a Marinha Mercante, para a Segurança do Tráfego Aquaviário, para o Meio Ambiente e para os Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos.

Visando atender as suas atribuições, a DPC, por delegação da Autoridade marítima, expediu, por meio de Portarias várias Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), disciplinando todos os assuntos de sua competência.

Tais NORMAM, além de disciplinar diversos assuntos internos no País, estabeleceram uma grande variedade de normas para o cumprimento das disposições contidas nas convenções internacionais aprovadas no âmbito da IMO e ratificadas pelo Brasil. Como exemplo, podemos citar as normas que tratam das Embarcações Empregadas em Mar Aberto e na Navegação Interior, Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras, Atividades de Inspeção Naval, Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras, Serviço de Praticagem, Aquaviários, Atividades Subaquáticas e Gerenciamento de Água de Lastro de Navios.

Visando aprimorar ainda mais a capacitação dos militares envolvidos nas atividades da Autoridade Marítima Brasileira, especialmente quanto à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e nas hidrovias, à prevenção da poluição hídrica e ao Ensino Profissional Marítimo foi lançada, no dia 17 de fevereiro de 2016, na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, uma nova especialidade do Corpo Auxiliar de Praças: "Segurança do Tráfego Aquaviário", identificada pelo bigrama "SQ".

Caberá aos militares "SQ" desempenhar tarefas ligadas à vistoria e inspeção naval, ao resgate e salvamento de pessoas, à fiscalização do tráfego de embarcações em nossas águas, à

habilitação e cadastro de amadores e de pessoal aquaviário, dentre outras.

O Tremendão

Carlos Alberto Pimentel Mello, CA (Ref°)

Ao término do Curso de Comando e Estado-Maior (CCEM) de 1977 vários oficiais, todos Capitães de Corveta, foram designados para comando de navios. Para comandar os navios da Flotilha do AMAZONAS, sediada em Manaus, foram designados cinco oficiais, dois da Turma Face, os CC Vasconcelos e Moraes Carneiro, e três da Turma Quevedo, Veiga Cabral, Pimentel e MacDowell. Como tínhamos acabado de cursar juntos, acostumados a trabalhar em grupo e não sabíamos o que esperar de um "fora de sede" longínquo como aquele, resolvemos nos agrupar num time para enfrentar o desafio, principalmente para nossas famílias. Havia um acordo tácito de apoio mútuo entre nós, sobretudo quando houvesse ausências por motivo de viagem. Fizemos reuniões de nossas famílias para troca de informações e decidir sobre estratégias para enfrentar os desafios daquele local quase desconhecido por nossas famílias. Combinamos organizar nossa vida em terra em conjunto, como um clube onde todos participariam em prol do bem-estar de todos naquela terra distante. Inúmeras situações ocorreram e essa decisão funcionou bastante bem com o nosso "time".

Foi com essa disposição que cheguei a Manaus no início de 1978 com minha família: minha mulher, Regina, e nossas filhas pré-adolescentes Regina Célia e Claudia. A Flotilha do AMAZONAS tinha adquirido nove casas recém construídas num condomínio civil de Manaus denominado Vila da Barra. Eram casas boas de três quartos, mobiliadas e bem-acabadas. A Vila da Barra, porém, ficava bastante distante do centro, das lojas, da Zona Franca e dos bairros mais populosos de Manaus. Ficava também a 19 Km da Estação Naval do Rio Negro (ENRN). Ou seja, sem carro era quase impossível viver por lá.

Fui o primeiro a chegar com toda a minha família, os demais colegas chegaram inicialmente sozinhos; suas famílias chegaram mais tarde. MacDowell já havia chegado, acho que na véspera. Chegando pela manhã, ao entrar na casa que nos fora designada (49) observamos que era bem mobiliada e tinha os apetrechos básicos, mas que havia esquecido de colocar os colchões nas camas. Assim que consegui contato com a ENRN comuniquei a ausência dos colchões e pedi para providenciar com urgência. Depois disso fomos indagar onde poderíamos comprar mantimentos já que parecia que estávamos distantes de tudo. Acabamos por descobrir que existia um pequeno comércio a cerca de 800m, Esse local, logo batizado por nós de "faroeste" deu para safar itens essenciais de sobrevivência como pães, leite, manteiga, ovos, açúcar, etc. Como chegamos a Manaus por via aérea a maior parte de nossa bagagem chegou dias depois, inclusive o carro. Estávamos a pé, distante de tudo num lugar desconhecido. À tardinha, quando já impacientes, achávamos que iríamos dormir no chão, vimos chegar a indefectível Kombi de Marinha cheia de colchões novos. Foi uma festa e um alívio ver , sob olhar curioso dos vizinhos paisanos, aquela procissão de recrutas carregando colchões para as casas. O dia seguinte foi relativamente tranquilo, mas teve um "lance" curioso: o aparecimento do MacDowell com um ovo numa colher pedindo que a Regina o cozesse. Claro que acabou tomando o café da manhã conosco.

Nos dias que se seguiram, o Veiga, Vasconcelos e Moraes Carneiro chegaram. A essa altura, usando uma Kombi da ENRN, já tínhamos nos apresentado ao Comando da Flotilha do AMAZONAS e aos navios que iríamos comandar, eu no "Roraima", Veiga no "Amapá", MacDowell no "Rondônia", Vasconcelos no "Raposo Tavares" e Moraes Carneiro no "Pedro Teixeira". O então Comandante do "Amapá", CC Esmeraldo, possuía um fusca bem velhinho (pra dizer o mínimo) que não pretendia levar quando saísse de Manaus. Foi aí que rapidamente resolvemos fazer uma vaquinha entre nós e comprá-lo do Esmeraldo. Bem baratinho, claro ...

O Fusca logo foi apelidado de "Tremendão". Ele seria usado, em princípio, para levar-nos à ENRN a fim de que nossas esposas pudessem ficar com os carros da família, já que a Vila da Barra era longe de tudo. O "Tremendão" era um Fusca 1959 ou 60, caindo aos

pedaços, com um furo grande no assoalho do lado do carona, que permitia ver o asfalto durante os deslocamentos. Mas andava. Cada um de nós que o utilizava na ausência dos demais ficava responsável por qualquer despesa necessária, anotando o valor dos gastos numa caderneta que ficava no porta-luvas. É claro que o marcador de gasolina (que funcionava!) estava sempre na ou perto da reserva... Houve uma ocasião em que, por algum motivo, nossos carros não estavam disponíveis em casa e minha mulher, Regina e Elsa, esposa do Veiga, tiveram que sair no Tremendão, morrendo de vergonha, é verdade, mas encararam mesmo assim. E não deu outra. Furou um pneu e tiveram que pedir ajuda já que o "Tremendão" tinha estepe, mas não macaco ou chave de rodas. Quando o rapaz que veio ajuda-las chegou logo se apressaram em dizer: "Moço, esse carro não é nosso, é emprestado." Foi uma vergonha, só.

Outra ocasião, eu e MacDowell estávamos voltando da ENRN para casa quando o fusca parou por falta de gasolina. Estacionamos no acostamento e fomos até o posto mais próximo para comprar um galão de gasolina. Quando voltamos vimos um policial próximo do "Tremendão" achando que ele tinha sido abandonado pelo dono, tal o estado lastimável em que se encontrava. Felizmente, nos identificamos, explicamos o ocorrido e fomos liberados para chegar em casa sem maiores sobressaltos, mas envergonhados pelo vexame.

Apesar dos pesares, o "Tremendão" nos prestou bons serviços, principalmente nos primeiros dias de Manaus em que dependíamos dele para nos deslocar. Confesso que não sei o destino final do nosso velho fusca depois que deixamos Manaus ... Provavelmente o ferro velho.

Nosso espírito de mútua ajuda e cooperação teve outras implicações, claro, durante nossa vida em Manaus. Teve o caso da piscina, por exemplo... Mas essa é outra estória...

Três acontecimentos vividos

Attila Augusto Cruz Machado, Coronel Médico da FAB (Ref°)*

1. **Xerife do NAel Minas Gerais**

Atracados em Salvador – BA, em julho de 1972, logo no primeiro dia, ao anoitecer, o Oficial de Estado ao Minas Gerais foi avisado que havia um marinheiro nosso ferido no Pelourinho; fomos destacados, eu e um cirurgião de Marinha, 1º Tenente, para, na viatura do Distrito Naval, socorrer o tripulante.

O Pelourinho estava em obras de recuperação e algumas ruas impedidas ao tráfego. Saímos da viatura, subimos, a pé, uma ladeira e avistamos, sobre uma pilha de pedras, um soldado da Aeronáutica, cercado de homens e mulheres, rodando um cassetete para afastá-los do morto, rodeado de velas acesas, causando justa revolta nos presentes, que lamentavam a morte do marinheiro. Ele se ausentara da área do porto para visitar uma amiga e, o assassino, ao ter seu pedido negado para pagar uma cachaça (o marujo estava sem dinheiro), esperou-o na curva de uma esquina e, com uma faca de açougueiro, atingiu-o no coração, causando a morte imediata. O povo estava lamentando, principalmente as mulheres. Na época o Pelourinho era conhecido como uma grande zona de meretrício e, quando um fato deste acontecia, a zona passava a ser área restrita à tripulação, causando, é óbvio, grande prejuízo às casas noturnas e às profissionais.

---

*Attila Augusto Cruz Machado em 1959 ingressou na Escola Naval, como Aspirante do Corpo da Armada. Deixou a EN no mesmo ano. Graduou-se pela Escola de Medicina e Cirurgia, em 1968. Incorporou-se à FAB, como Oficial Médico, e especializou-se em Anestesiologia. Cursou Administração Hospitalar na PUC-Rio, em 1970. Integrou o 1º Grupo de Aviação Embarcada, quando serviu no NAel Minas Gerais. Fez o curso de Comando e Estado-Maior na Universidade da Força Aérea. Em 1991, na ESG, fez o Curso de Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. Em 1993, quando foi promovido à coronel e requereu passagem para a reserva.
Iniciando-se, como *hobby,* na Genealogia em 1960, tem realizado pesquisas em diversos arquivos – eclesiásticos, militares, jurídicos, cartoriais, públicos (Nacional, estaduais e municipais) e particulares, e em acervos documentais da Colônia e do Império guardados em bibliotecas. Titular do Colégio Brasileiro de Genealogia, desde 1968. Sócio efetivo-fundador da ASBRAP – Associação Brasileira de Pesquisadores de História e Genealogia. Publicou vários trabalhos na área da pesquisa histórica e genealógica.

Em função da minha intervenção, impedindo o gesto do soldado e apaziguando os presentes, a oficialidade do Minas, no dia seguinte, além de uma fala alusiva ao fato, outorgou-me uma estrela de cinco pontas, de metal, confeccionada na oficina do NAeL, com a inscrição "xerife", numa reunião na Praça d'Armas, que guardo até hoje.

2. Resgate na Base Aérea de Santa Cruz – RJ

Ao cair da noite, ameaçando um daqueles temporais comuns na região da Marambaia, o EMRA 3 – Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque recebeu um pedido para um helicóptero buscar o corpo de um soldado da Aeronáutica falecido num exercício na Marambaia.

O comandante, com um seu capitão, convocou o Médico de Dia (eu) e um sargento enfermeiro para a missão, mas não nos permitiu apanhar o "*crash helm*" e os salva-vidas (*LPU*).

No meio do caminho, caiu a tempestade, com muito vento, raios e trovões, mas, mesmo assim, o tenente-coronel resolveu continuar a missão. Ao aterrizarmos na Marambaia foi informado que o soldado estava no sopé de uma certa colina: com a fúria do vento e da chuva, correndo o risco de se chocar com o morro, desistiu e regressou à Base, voando com as portas aberta e farol de pouso ligado, a cerca de 5 (cinco) metros do mar, trepidando muito, passou algumas vezes sobre a Base sem conseguir localizar a pista.

No solo, o comandante e o capitão se confraternizaram por conseguir completar a missão, porém nós, sem os citados equipamentos, se caíssemos no mar encapelado, pouquíssimas chances de sobrevivência teríamos.

É assim que costumam ocorrer acidentes fatais!

3. Uma pesquisa genealógica

Na década de 60, pesquisando a minha família materna, descobri que meu avô – Hildebrando de Melo Pereira e Castro, apresentava à minha mãe, ainda adolescente, pessoas como "minha prima ... Werneck", "meu primo ... Werneck", etc.; ora: ou o meu avô era um Werneck ou os Wernecks eram seus parentes afins, por casamento.

Resolvi procurar o assentamento de batismo de meu avô, em Pádua, RJ (1873); conseguindo-o, parti em busca do assentamento de casamento de meu bisavô – Manuel de Melo Pereira e Castro, em Valença, RJ (1858), o qual constava o nome de seus pais e avós – o avô paterno, sargento-mor (major) José Maria de Guadalupe era neto de João Werneck; assim sendo, eu era descendente de João Werneck!

Isto demonstra que a **tradição oral** não deve ser desprezada e, sim, pesquisada a sua autenticidade: ela pode ser verdadeira e mantida durante gerações.

Minha vida na Marinha

Paulo Roberto Valgas Lobo, CMG (Ref°)

Meu pai Octávio da Silva Machado Lobo era chefe da gráfica e tipografia da Diretoria de Hidrografia e Navegação, responsável pela edição de todas as publicações de navegação utilizadas pela Marinha de Guerra e pela Marinha Mercante – livros técnicos de navegação, almanaque náutico, tábuas de marés, tabelas auxiliares, modelos de cálculo – e mais: impressão de uma centena de modelos e gráficos de uso técnico, pela hidrografia e a oceanografia. Em 1956, o seu chefe, na DHN, sugeriu e envidou esforços para que meu pai me matriculasse no Curso Tamandaré, preparatório para o ingresso no Colégio Naval. Passei no concurso e meu pai continuou trabalhando na mesma função, indo para aposentadoria compulsória aos 70 anos. Foi indicado pelo diretor da DHN, em 1961, a condecoração do Mérito Naval. Viveu 96 anos.

Fui designado para o NF José Bonifácio. Desembarquei para o curso de Hidrografia. Como HN, embarquei no NHi Canopus, navio onde exerci funções, em diferentes épocas, desde segundo-tenente até CMG. Fui encarregado da divisão de Hidrografia, Imediato e Comandante. Um moderno navio, irmão gêmeo do Sirius, ambos construídos no Japão, em 1957 e 1958, respectivamente. Dispunha de excelentes recursos para levantamentos hidrográficos – quatro lanchas, 1 helicóptero, sala de desenho, *raydist* para posicionamento,

4 ecobatímetros, propulsão com dois hélices de passo controlável, 1 jipe e, para conforto da tripulação, os camarotes de oficiais e os alojamentos de praças eram satisfatórios. Sirius e Canopus se revezavam na atualização da barra Norte do Amazonas, cujo canal de acesso mudava de posição em menos de dois anos.

O empenho da Marinha naquela região dava-se, mais uma vez, para atender solicitação formal de Brasília. O escoamento do minério de manganês do Amapá se fazia com navios de grande porte, com calado superior a 12 metros, que tinham dificuldades de navegação no Canal Norte, para acesso ao porto de Santana, no Amapá. Bons navegantes, acostumados com a navegação no restante do litoral brasileiro, sentiam dificuldades naquela região. A costa baixa, o tempo nublado, a chuva tropical, dificultam a visibilidade do navegante. O assoreamento em águas adjacentes é constante até muitas milhas de distância da costa.

Quando ainda não havia o GPS para posicionamento, o principal recurso era o farol e o radiogoniômetro da Ponta do Céu, na Barra Norte, no Amapá.

Na região acontece o fenômeno da pororoca. Aliás, só a enfrentando para entendê-la. Nosso navio estava fundeado, quando observamos admirados uma única onda vindo do mar. Parecia uma arrebentação de cerca de meio metro de altura, mas muito extensa. Pensamos, quando a onda passar, o navio fará um pequeno balanço e nada mais. Puro engano, a pororoca foi um soco, que partiu a amarra. Perdemos ela e o ferro.

A pororoca resulta da forte maré de enchente represada, durante uma ou duas horas, pela extraordinária vazão do rio Amazonas. Quando o nível do mar sobe o suficiente para vencer o rio, forma-se a onda que vem avançando sobre a superfície da água. Quando alcança o litoral, derruba árvores, e adentra os rios. O fenômeno é mais intenso na foz do rio Araguari, no Amapá.

Comandei o NaPaCo Pampeiro, subordinado à Flotilha do AMAZONAS, navio de menor calado do que o das corvetas, pelo que consegui novos limites dos pontos extremos alcançados, nos afluentes do Amazonas, na margem direita. Dentre eles, pontos nos rios Xingu e Tapajós, coincidindo na época, com a presença da

presidente da República e sua comitiva, para inauguração de trechos da Transamazônica. E também, nos afluentes da margem esquerda, navegando nos rios Trombetas e Jari, até os limites navegáveis. No Jari, o ponto limite coincidiu com a presença do presidente Médici ao Projeto Jari.

Certa vez o Pampeiro foi atingido por um tronco de árvore que descia a correnteza, semissubmerso. Quase afundamos. Mergulhadores fizeram o reparo de emergência, em Santarém, e regressamos a Belém, para docagem e colocação de um novo leme, porque o tronco passou por baixo do navio e arrancou o leme inteiro.

Na atividade hidrográfica oceânica, costeira ou fluvial, o contato intenso com o meio ambiente nos desperta para um imenso respeito pelos ecossistemas, porque nos acostumamos e aprendemos a observar como os seres vivos compartilham os parâmetros físicos: temperatura, pressão, salinidade, ventos chuva, água do mar, água dos rios, vegetação costeira, principalmente a dos manguezais. Passamos a entender que, para respeitar e proteger os seres vivos, animais ou vegetais, temos que raciocinar com ecossistemas, e não somente com os elementos físicos. Nas atividades marinheiras, nos rios da Amazônia, essa percepção é mais intensa. Mesmo para quem não está imbuído desses sentimentos, é enorme a admiração ao se trabalhar na Amazônia. Lembro-me com frequência, da expressão do então comandante de meu navio, a cada susto ou surpresa: "navegar na Amazônia é um renovar constante de emoções".

Navegar nos rios da Amazônia é realmente muito diferente de se navegar em mar aberto. Lá, tive oportunidade de trabalhar em outras fainas, que não as da hidrografia. Como imediato da CV Angostura, participei do salvamento de um navio mercante de grande porte, que estava encalhado, na foz do rio Tapajós, próximo da cidade de Santarém.

Participei de intensas e prolongadas patrulhas oceânicas, no litoral do Amapá, quando o Brasil, em 1971, estabeleceu o limite de 200 milhas para seu mar territorial. Região essa de concorrida pesca de camarão, por embarcações estrangeiras.

Participamos de muitas viagens de assistência às populações ribeirinhas, nos rios Tapajós e Xingu, até o cruzamento com rodovia

Transamazônica e ao longo da calha principal do Amazonas. Navega-se tanto de dia quanto à noite, convivendo-se com um extraordinário elemento da natureza, de quase todos os dias, a famosa nuvem cumulonimbus – Cb. Respeitada por ser o único tipo de nuvem, em que se observa: trovoada, rajada de vento e fortes pancadas de chuva, afetando a visibilidade dos navegantes. Mesmo com radar, o navio precisa por segurança, interromper sua navegação. Principalmente os navegantes sem radar.

Em cerca de quatro anos de intensas atividades nos rios afluentes do Amazonas vivenciamos estreito relacionamento com aqueles brasileiros, tão isolados de nós e possuidores de uma cultura muito especial e desconhecida da população urbana do Brasil de hoje.

Nossa sempre presente Marinha, e outras poucas instituições como o Projeto Rondon, possibilitam divulgar a verdadeira realidade daqueles ribeirinhos, que anonimamente garantem a soberania do Brasil, diante de um mundo cobiçador de terras e riquezas alheias.

Nesta região em diversas ocasiões, tive contato com estrangeiros envolvidos com atividades comerciais de extração de madeiras nobres, inclusive grandes serrarias e garimpo de ouro e esmeraldas, por meio de mergulhadores no rio Tapajós, muito bem equipados. Embora tenha comunicado sempre nos relatórios de rotina, na época não vi providências significativas.

Certa vez, estávamos em uma localidade à beira do rio Amazonas, instalando antenas e equipamentos de sondagem para o NHI Canopus, quando deparei com um caboclo ao meu lado, ele era o único que não participava das fainas contratadas e remuneradas. Solicitei sua ajuda para içar uma antena pesadíssima. Não obtive resposta, mas de imediato outro caboclo respondeu-me que ele, chefe de família, passaria o dia, só meditando, sem nenhuma atividade, porque tinha um familiar adoentado. E assim o observei o dia todo, em pé, de braços cruzados, olhando para o horizonte, enquanto sua esposa permanecia em plena atividade.

Também em outras regiões isoladas deste imenso Brasil, é admirável a percepção do nativo com as peculiaridades e diversidades da natureza, de cada local.

Em certa ocasião, estávamos fazendo topografia para sondagem do NHi Canopus, no litoral do Maranhão. O helicóptero me deixou em uma praia distante e deserta, com equipamentos, e com a programação de me resgatar horas mais tarde. Essa bendita aeronave só me resgatou cinco dias depois. Ao escurecer, apareceu, de repente, um caboclo muito simples, mas ativo. Convidou-me para pernoitar em sua casinha, o que aceitei de pronto. A casinha, além de estar distante alguns quilômetros, me surpreendeu ao vê-la. Tinha um grande telhado, mas apenas duas paredes. Na primeira oportunidade me ofereci, como retribuição pela gentil hospedagem, para ajudá-lo na construção das paredes que faltavam para completar a casinha. Qual não foi minha admiração e surpresa quando ele, na maior naturalidade, me afirmou que a casa estava completamente pronta. Eu estava prestes a receber uma bela lição de como conviver com a natureza. E nisso os caboclos são sábios, perto de nós, simples urbanos. Ele, apontando para a imensidão do mar à frente, foi comentando pausadamente. "Nasci aqui, observo sempre os ventos, que permanentemente vêm do mar, de manhã, de tarde e de noite. Então não preciso das duas paredes do lado de terra" (são os ventos alísios, que na região sopram o ano inteiro de SE, do oceano para o litoral do nordeste do Brasil).

Na região de Abrolhos, litoral da Bahia, com o colega ARÊAS, certa vez, fazendo medições com telurômetro e teodolito, em um parcel de corais, que aflorava na baixamar, em pleno mar aberto, aconteceu que, quando a maré subiu, corremos risco de afogamento. Felizmente na terceira e desesperada tentativa, conseguimos alcançar a nado um lugar mais raso e seguro.

Em outra ocasião tive que fazer uma medição noturna, em uma torre artesanal de madeira, no meio do parcel de Paredes, em mar aberto, construção coordenada pelo colega FERRAZ. Único modo de se avistar o farol de Abrolhos, para transportar as coordenadas de latitude e longitude do continente para a ilha de Abrolhos, na época. No início da noite, na hora da lancha desatracar do navio, chega o Comandante do NHi Canopus CF Fernando Mendonça da Costa Freitas e comunicou: "vou com você, para ambos corrermos juntos qualquer risco com a mudança de tempo, em alto mar, já que só poderemos

ser resgatados ao amanhecer". Que bela atitude de dignidade e liderança.

Em 1967 tive malária, trabalhando em hidrografia, no litoral sul da Bahia, o que me obrigou a permanecer no HCM por 2 meses e em casa durante igual período, para recuperar o fígado dos remédios muito tóxicos do tratamento.

Na DHN tive a oportunidade de chefiar o Departamento de Navegação, de 1974 a 1976, e participei ativamente da decisão de se reimprimir a famosa tábua Náutica e Aeronáutica concebida em 1903, pelo Comandante Francisco Radler de Aquino (1878-1953). Ela havia sido editada inicialmente, no Brasil, em 1903, em Londres, em 1910, e foi utilizada pela US NAVY, antes da famosa HO 214.

Em tempos de GPS disponível até no telefone celular, desde que este tenha comunicação direta com os satélites, os jovens (pretende-se que este livro seja lido por eles) que se dedicam à navegação oceânica não imaginam o que era a determinação da posição do barco, quando fora do alcance visual dos faróis. Até os anos 1960, a posição do navio em alto mar se fazia pela medição da altura angular do astro (sol, planeta ou estrelas) acima do horizonte. E a comparação desse ângulo com o ângulo obtido da resolução do triângulo esférico formado pelo Zênite, o polo elevado e o respectivo astro, permite traçar uma reta de altura, e a posição do navio estará determinada pelo cruzamento de duas ou três retas. Daí a importância naquela época, das tábuas de navegação que permitem a resolução rápida e prática do triângulo esférico.

Fui instrutor de Navegação na Escola Naval durante três anos (1968/1971). Período em que participei de inúmeras atividades extracurriculares, junto aos aspirantes, como regatas oceânicas, viagens anuais nos navios da Esquadra (SPRINGBOARD), em Porto Rico, e regata internacional Admiral Cup, com o veleiro Villegagnon da EN (1971), no sul da Inglaterra.

Na DHN fui encarregado do Banco Nacional de Dados Oceanográficos e Meteorológicos – BNDO (1981/1986), fazendo continuo intercâmbio de dados com o Banco Mundial de Dados Oceanográficos, por compromisso internacional, assumido pelo Brasil.

Exerci o cargo de Imediato da EN, durante dois anos (1989/1990). Como Ordenador de despesas, em tempos de inflação de quase 3 dígitos e intensa contenção de despesas, (Sarney / Plano Collor), os cabelos restantes ficaram totalmente brancos. Mas foi um dos períodos mais gratificantes da minha carreira, conviver com os aspirantes.

Na EN, para incentivar os jovens a cuidar do planeta e a desenvolver a mentalidade ecológica na tripulação, iniciei o procedimento de coleta seletiva de material reciclável, que é enorme na EN, e principalmente, procurei criar este hábito nos aspirantes. Os futuros oficiais precisam levar este costume para os navios brasileiros. O Planeta agradece.

Quando estava cursando o mestrado em Meteorologia no INPE, em 1978/1981, certa vez o colega encarregado de sensoriamento remoto e monitoramento da Amazônia, nos assustou ao dizer que acabava de contar pela imagem satélite dois mil incêndios de grandes dimensões, em uma única noite, naquela região. Desde os tempos de Transamazônica os estudiosos têm alertado que o solo daquela região é frágil e o que o mantém protegido, antes de ser levado para os rios pela chuva, é as raízes das árvores.

Hoje, sabe-se a extraordinária importância das árvores para a umidade do ar, com a evapotranspiração de 350 litros de água por dia, de uma árvore adulta e, consequentemente, a formação de nuvens e a precipitação tão necessária para as hidrelétricas, agricultura e a própria sobrevivência da sociedade.

Transferido para a reserva, aceitei, em 1995, o interessante e honroso convite para como Professor de Meteorologia e Oceanografia, continuar a conviver com navegantes experientes da nossa Marinha Mercante e a contribuir na formação profissional dos jovens, futuros oficiais da Marinha Mercante. Lecionei no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA, com dedicação integral, as disciplinas de Meteorologia e Oceanografia relacionadas à Navegação. Estas ciências da natureza despertam sempre grande interesse nos novos alunos, que a cada ano nos trazem novas emoções.

Ao me despedir do CIAGA, em 2016, havia completado 21 anos consecutivos na honrosa função de professor de navegantes. Nesse

tempo, tive a oportunidade de publicar dois livros, um de Meteorologia e Oceanografia, para navegantes – em parceria com meu colega Carlos Alberto Soares – e o livro para ensino a distância em Meteorologia e Oceanografia, da DPC/CIAGA.

Recebi também, nesse período de 21 anos dedicados ao ensino, honrosos convites para participar de bancas de muitos processos seletivos na MB. E também participei de frequentes cursos de meteorologia para gerentes de instalações *offshore,* em instituto privado.

Mas a gente não consegue parar. Fui convidado e apresentei, em 2016, cursos de navegante amador para empresários que se dedicam a travessias e à navegação oceânica, como um *hobby* saudável e emocionante, mas que precisa ser seguro, para trazer felicidade e alegria. A eles procurei transmitir a mensagem, tirada da epígrafe de meu livro:

O mar, muito mais do que coragem ou ousadia, ensina o exercício do respeito.

NAÇÃO BRASILEIRA, o maior milagre de ANCHIETA[*]

Milton Xavier de Carvalho Filho CMG (Ref°)

Na Ciência Política, um conceito fundamental ao entendimento da relação entre Estados é o de **nação**: um povo com identidade linguística, de igual etnia ou semelhante, cujos integrantes compartilham tradições, cultura, costumes e, sobretudo, têm o sentimento de inclusão, têm a vontade de viverem juntos no território comum.

O espanhol, José de Anchieta aos 19 anos chegou ao Brasil, com outros jesuítas em 1554, na frota do Governador–Geral Duarte da Costa, motivado pela missão de propagar o cristianismo. Dedicou sua vida à catequese dos indígenas que habitavam o território, à sua

[*] Publicado no jornal O Lutador, Minas Gerais, em setembro de 2014.

proteção contra a exploração dos portugueses, e seu trabalho foi decisivo à formação da nação brasileira.

De início, participou da fundação do Colégio São Paulo, em redor do qual se ergueu a atual maior cidade da América do Sul. Em pouco tempo aprendeu a língua nativa, e a utilizou no ensino da religião. O aprendizado do tupi-guarani era indispensável ao colonizador para sua sobrevivência, sem o que os portugueses, literalmente, teriam morrido na praia. Com três séculos de antecedência, na terra de Santa Cruz, se aplicava a conclusão do filósofo austríaco Wittgenstein: ***os limites da minha linguagem denotam os limites do meu mundo.*** Quando, em 1758, o Marquês de Pombal proibiu o uso da língua tupi (ou Nheengatu), ela era falada por 75% dos brasileiros.

Em 1563, Anchieta e seu superior, Padre Manoel da Nóbrega, atuaram decisivamente no armistício com os tamoios, aliados dos invasores franceses, e que depois foram expulsos do Rio de Janeiro. Durante o cativeiro voluntário, escreveu nas areias da praia, o poema de louvor à Virgem Maria, e finaliza expressando seu ***desejo de viver e morrer com prazer, sob este céu que é morada de todos***. Prazer em propagar o Evangelho, proteger os nativos, educar as crianças, superar os conflitos entre tribos, prazer em atenuar, com seu exemplo de bondade, os desmandos praticados pelo senhor português explorador do indígena. A disciplina jesuítica uniformizava o modo de tratar a gente da terra: respeito à sua cultura, exigência do casamento cristão monogâmico e sem barreiras étnicas, condenação da antropofagia, incentivo ao trabalho não escravo, convivência pacífica entre as diferentes tribos, ensino da língua tupi, desprendimento do poder político.

A importação de africanos aliviou a pressão sobre os índios. Os jesuítas condenavam a escravidão, mas não tinham poder suficiente para impedir sua prática. Tratavam os negros como seres humanos, os incluíam como alunos nos colégios, quando seus patrões permitiam, e celebravam casamentos, sem preconceitos. E assim se formou o povo brasileiro, feliz mistura de raças, única no mundo. Anchieta lecionou nos colégios do Rio de Janeiro e de Vitória e, quando Provincial da Ordem, durante dez anos, continuou

incentivando seus subordinados a cumprirem os preceitos evangélicos de amor ao próximo, sem exclusões, o que contribuiu para a vontade de os aqui nascidos viverem juntos, despertando a formação da nacionalidade brasileira. O contraste com o acontecido em outras regiões do planeta foi imenso naquela época e, até hoje, surpreende os estudiosos, diante da realidade. Vide a implosão da antiga Iugoslávia, nos anos 1990, em seis países independentes; vide o massacre de um milhão de pessoas da etnia tutsi, em Ruanda, 1995; atente-se para o pretexto que o Presidente Putin, na tentativa de recuperar a falida União Soviética, está utilizando para invadir a Ucrânia, país que sofreu dois massacres no século XX: defesa de cidadãos que falam o idioma russo. O Brasil é o quinto país em extensão territorial, e uma só nação. **Milagre do jesuíta José de Anchieta!**

As Implicações estratégicas de um sorriso[*]

Milton Xavier de Carvalho Filho

Neste país, o noticiário das mazelas cotidianas — caos no trânsito das ruas e estradas, violências contra o cidadão, fraudes praticadas por agentes públicos — não deixa espaço para uma crítica de fatos e decisões governamentais de natureza estratégica, que vão afetar o futuro dos brasileiros. Em 27 de janeiro de 2014, o Globo publicou a foto da Presidente Dilma sorrindo carinhosamente para o ditador Fidel Castro, na visita a Cuba para inaugurar o novo porto de Mariel, construído com financiamento do nosso BNDES. No dia seguinte, na seção dos leitores, apareceram as reações de brasileiros ainda preocupados com o futuro: o contraste entre empréstimo ao regime cubano e as nossas carências em educação e saúde; o contraste com o descaso governamental na recuperação da Universidade Gama Filho, pioneira no ensino privado da Medicina; a longa espera do Piauí pela construção do porto marítimo de Luis Correa; e assim por diante.

[*] Publicado no jornal *Folha Campanhense*, MG, em março de 2014.

A revista VEJA (5/2/2014), no artigo ***Se é bom, por que é secreto****?* analisou criticamente as implicações daquele investimento, com recursos do operário brasileiro, já que o Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT é administrado pelo BNDES. Sob o enfoque estratégico, os países com os quais fazemos fronteira são muito mais relevantes do que Cuba. Sob o ponto de vista econômico, qual estadista do primeiro mundo arriscaria investir, ou transferir alguma tecnologia sensível a um país amigo do regime comunista de Fidel Castro? Ele, há meio século, exerce poder ditatorial sobre o povo cubano, muito embora, em nível mundial, o modelo comunista de governo esteja falido desde 1989, quando se desmoronaram a cortina de ferro e o muro de Berlim.

O Brasil democrático, e que procura se aprimorar na defesa dos direitos humanos, nada tem a aprender com o regime cubano, que fuzilou mais de 3.800 opositores, encarcerou mais de cem mil dissidentes políticos, forçou mais de quarenta mil pessoas a fugirem para os EUA, arriscando-se na travessia do estreito da Flórida em barcos precários. Em questão de vidas humanas, não se deveria usar proporções numéricas, mas é preciso assinalar que a população cubana é 7% da brasileira. A pequena distância entre a ilha de Fidel e a Flórida explica a preocupação dos norte-americanos quanto à segurança nacional, e eles são suficientemente coerentes para repensarem aplicações financeiras em país amigo de seu desafeto, desde a famosa tentativa de se instalar, na ilha, mísseis soviéticos, em 1962. Assim, o fato de o Brasil, com seu potencial econômico e populacional, ajudar Cuba dá sobrevida aos irmãos Castro, alimenta os Falcões Republicanos norte-americanos e oferece pretexto para se manter bem ativa sua indústria bélica, em declínio desde o acordo Reagan-Gorbatchov, de 1987, que estabelecia a eliminação de mísseis balísticos. Certamente, quando mudar o regime, o povo cubano terá bons pretextos para não honrar a dívida ora contraída pelo ditador.

Passagens de Minha Vida na Ativa e na Reserva

Gilberto de Souza Esmeraldo, CMG (Ref°)

Primeira fase: algumas lembranças da Ativa

Meu primeiro embarque como aluno do Colégio Naval, exceto o Aviso Rio das Contas, foi no CTe BENEVENTE. Logo ao embarcar, chamou-me atenção uma mensagem pelo fonoclama do Navio, precedida de uma sonora chamada parecendo "Senhores Ouvintes", proferida por um CB Auxiliar bem fanho falando "INHEROUVINTE", achando aquele fato muito estranho. Passei o primeiro dia não acreditando no que estava ouvindo, pois, parecia mais um programa da então Rádio Nacional, já que todas as mensagens eram precedidas do tal "Senhores Ouvintes", mas, nada comentei para não "pagar mico", por ter certeza de que aquilo não podia ser verdade. Finalmente, à noite, sem maiores ruídos e com um CB Auxiliar que tinha uma voz clara, entendi a expressão DEDO VINTE (hoje seria DELTA VINTE), indicativo D20 do Navio, que precedia a todas as chamadas, podendo dormir em paz, após matar minha curiosidade típica de calouro embarcado, neste meu primeiro dia de embarque.

– Na Escola Naval, por ter sido "répi" no CN, lembro-me do carinho com que fui recebido pelos "veteranos" do segundo ano que eram meus colegas da Turma de 57, tendo me safado de diversos trotes por este motivo, apesar de na EN, naquela época, o trote não ser violento como era no CN.

– Como Guarda-Marinha, formado em 1964, ano da Revolução, nossa viagem foi reduzida, para contenção de custos, por determinação do então Presidente Castelo Branco, visitando somente cinco portos estrangeiros — Las Palmas, Lisboa, Barcelona, Marselha e Nápoles, sendo agradável, mas, inferior a dois meses de exterior. Estou citando este fato para mostrar meu azar, em termos de "Custódio de Mello", por que dez anos depois, em 1974, servindo no então NE, como Capitão-Tenente, estava todo feliz pelo excelente roteiro da viagem, planejada para seis meses de exterior, abrangendo cerca de dezesseis portos, nos mares Mediterrâneo, Do

Norte, além de Estados Unidos e México, passando a felicidade para decepção pelo exposto a seguir.

Devido a guerra do Yon Kippur, em 1973, gerando a crise do petróleo, o então Presidente Geisel, resolveu cortar gastos com óleo combustível, sendo o belo roteiro inicial, alterado para a metade do tempo, abrangendo somente os portos da América do Sul, Porto Rico, Vera Cruz, Nova Orleans, Miami e Nova Iorque. Mas, valeram as emoções pelas passagens no Estreito de Magalhães, principalmente, e nas comportas do Canal do Panamá, lembrando um fato digno de registro ocorrido em Punta Arenas. Devido aos fortes ventos, arrebentaram-se várias espias da amarração do Navio, que ficou seguro, praticamente, pelas espias da popa, 2ª divisão da qual era Encarregado.

O motivo deste sucesso, por ter sido esta amarração que segurou o Navio, foi o fato de ter determinado que as espias fossem dobradas com seis pernadas, considerado um absurdo por alguns, mas, que depois vieram cumprimentar-me p.....elo "absurdo". Isto é uma lição para quem for atracar navios em portos sujeitos a ventos de elevada intensidade.

– Passei de 1964 para 1974 para comparar minhas viagens no Custódio, mas, não posso deixar de comentar dois fatos marcantes que ocorreram nos anos de 1969 e 1972.

– Em 1969, como 1º Ten – Encarregado da 1ª Divisão do Cruzador Barroso – tive uma das maiores emoções, em termos de risco de vida, da minha carreira naval. O Navio estava atracado em Lisboa e a meteorologia local aconselhava com rigor que nenhum navio saísse do porto, em virtude do mar 8 (oito) que se encontrava, mais para fora da barra do rio Tejo, já em mar aberto, devido um rabo de furacão que havia passado naquelas proximidades. A ordem foi cumprida, até que um Navio-Transporte da Marinha portuguesa que levava tropas para Angola passou pelo Barroso, Capitânea da Esquadra, demandando a foz do rio Tejo. Nesta ocasião, sua Excelência, o ComemCh, ao ver aquele navio português navegando em direção ao alto mar, determinou que toda a Esquadra (NAel MINAS GERAIS, CL BARROSO, 5 CONTRATORPEDEIROS E 1 SUBMARINO), também, suspendesse, imediatamente.

Assim foi feito, entretanto, ao atingir-se as proximidades da foz do Tejo, cruzamos com o tal navio português abrigado e fundeado numa reentrância da margem do Tejo que só deu para vê-lo, quando a Esquadra passou em frente ao mesmo.

O Comandante português tomou a decisão correta, fato que não ocorreu com o nosso ComemCh que não teve a mesma iniciativa, apenas para manter sua decisão de suspender de Lisboa, expondo a Esquadra às piores intempéries, avariando todos os navios, com o risco de perdê-los, tendo ele depois confessado ao meu Comandante do Barroso que aquela travessia tinha sido a maior emoção da vida dele, inclusive, das que passou na 2ª Guerra Mundial.

Eu quase morri, pois, na foz do Tejo, já começavam a aparecer ondas imensas que cobriam toda a proa do Cruzador o qual bateu várias vezes com a quilha no fundo do rio, lembrando que seu calado era de cerca de 8 metros, e que, estas ondas, depois, já em alto mar, iriam estourar no tijupá do Navio.

Voltando à minha odisseia, quando as ondas começaram a cobrir a proa, estando eu no bico de proa, comandando o içamento do ferro até o escovém para que o mesmo não rasgasse totalmente o costado no bico de proa, fui atingido por uma onda que me jogou no piso do convés de ferro, ficando todo encoberto pelo mar, tendo me safado ao agarrar-me na metralhadora de 20mm que ficava bem no bico de proa, posicionando-me atrás do espelho de aço da mesma, protegendo-me do impacto das ondas. Fiquei cerca de uns trinta segundos sem respirar totalmente encoberto pelo mar, aguardando que as vagas dessem um intervalo até que eu ficasse descoberto para respirar e correr para a primeira escotilha e jogar-me dentro dela, machucando-me, sendo o que aconteceu, pois, logo em seguida veio uma nova série de vagalhões, confessando que já estava sem ar e não conseguiria aguentar mais dez segundos. Os Oficiais lá no tijupá me deram como desaparecido, pois, só viram meu boné boiando fora do navio com a proa toda encoberta pelo mar. Este triste fato é mais uma lição para nenhum Comandante sair do porto em condições de mar totalmente adversas.

– Em 1972, fui designado primeiro Imediato do NaPaCo PAMPEIRO, construído no AMRJ, tendo contribuído para dar vida

administrativa e operacional ao mesmo, tendo o orgulho de até hoje meu nome constar na placa do Navio como seu primeiro Imediato.

Um fato marcante relativo às provas de mar do PAMPEIRO, foi o fato da Comissão responsável ter dado o Navio pronto para o mar e para ser incorporado ao então Grupamento Naval do Sul. Entretanto, quando chegamos ao porto, lembrei-me da experiência e do trauma que passei na proa do BARROSO, acima narrada, tendo a iniciativa de fazer um teste de estanqueidade. Determinei que fossem jogados vários baldes d'água sobre a escotilha de proa do NaPaCo, tendo como consequência inundado de água a coberta dos Marinheiros, localizada logo abaixo dessa escotilha. O resultado foi a realização de uma nova vedação feita com sucesso que suportou as ondas que cobriam a proa do Navio, em condições adversas de mar, ocasiões em que me lembrava do teste com os baldes d'água.

Tivemos a missão de levar o Navio do Rio de Janeiro até Belém, sob o firme e competente comando do nosso querido e saudoso amigo e colega da Turma de 57, Costa Veiga, sendo aquela travessia uma nova experiência de mar, com o NaPaCo, em alguns trechos, balançando cerca de 30° para cada bordo, com mar de través, e sendo encoberto pelo mar, quando o mesmo estava de proa, mas, estas situações só ocorriam em condições adversas de mar.

O Comandante que sucedeu ao Costa Veiga, sendo seu segundo Comandante, em Belém do Pará, foi outro querido amigo, também da Turma de 57, nosso Valgas Lobo, com quem mantive excelente relacionamento nas diversas comissões que realizamos nos rincões amazônicos, tanto nas PATFLU (Patrulha Fluvial), atingindo-se pontos extremos de alguns rios, bem como nas PATCOS (Patrulha Costeira), sofrendo-se com as agruras do mar aberto.

Numa das PATFLU, aprendi na prática, em termos de CAV, a importância das cunhas de madeira, travesseiros, colchões e bombas submersíveis que livraram o NaPaCo de afundar ao bater num tronco de madeira na vertical (a pior posição), pois, a proa passa sobre o tronco, ele afunda e sobe com toda a força, atingindo o hélice que cortou violentamente a quilha do Navio, entrando água a bordo sem parar, tendo o Valgas calma suficiente naquela adversa situação.

Numa das PATCOS fomos até Georgetown, na Guiana, com um mar adverso, e o NaPaCo jogando mais de 30° para cada bordo, sendo necessário amarrar-se o sino do valente PAMPEIRO para reduzir-se o estresse provocado pelo barulho infernal do referido sino batendo, seguidamente, sem parar, por muitas horas.

– Em 1976, assumi o Comando do NaPaFlu AMAPÁ, sendo seu primeiro Comandante e tendo, novamente, o orgulho de ter meu nome em sua placa de primeira tripulação, participando ativamente de sua construção ainda no Estaleiro Mac Laren, em Niterói, tendo dado vida a mais um navio de nossa MB.

Levei o NaPaFlu AMAPÁ do Rio até Manaus, numa épica travessia, sendo inclusive o guia sem prático dos outros dois NaPaFlus, RORAIMA e RONDÔNIA, quando chegamos ao rio Pará, por que antes já tinha navegado durante dois anos nos rios da Amazônia, como Imediato do PAMPEIRO.

Os três Navios faziam parte do GT que se deslocou do Rio para Manaus, incorporando-se aos NaPaFlus PEDRO TEIXEIRA e RAPOSO TAVARES, formando a então FLOTILHA do AMAZONAS (FlotAm) da qual fiz parte três anos antes, pois, a mesma ficava sediada em Belém, quando lá imediatei o PAMPEIRO. Com a transferência da Flotilha do AMAZONAS para Manaus, os Navios sediados em Belém passaram a fazer parte do Grupamento Naval do Norte.

O lamentável destes fatos é que fazem mais de quarenta anos que estes mesmos cinco NaPaFlus são os únicos Navios-Patrulha da FlotAm, sem ter havido a preocupação de construir-se novos Navios-Patrulha para aquela importante área da Amazônia, uma corredeira de emoções e desafios.

Com relação à viagem do Rio para Manaus, não posso deixar de citar um fato totalmente verdadeiro, mas, que na ocasião ninguém no Comando de Operações Navais acreditou. Logo no início da primeira pernada, Rio–Vitória, quando estávamos nas proximidades de Cabo Frio, o mar estava extremamente violento, sem a menor condição de navegabilidade para os NaPaFlus que tinham o fundo totalmente chato e cerca de 1 (um) metro de calado, sendo impossível aquele tipo de navio enfrentar as condições de mar, bastante adversas, sob

pena de afundar. Por este motivo, os Navios nem consultaram o CON, apenas informaram que estavam arribando Arraial do Cabo.

O fator da desconfiança de todo mundo é que era justamente sábado de carnaval, quando este fato ocorreu, e teríamos de suspender no domingo, porém, as condições de mar continuavam inaceitáveis e por coincidência só melhoraram na quarta-feira de cinzas, quando suspendemos para Vitória, após passarmos o carnaval em Cabo Frio.

Aliás, em minha opinião, que vivi esta experiência, aquela travessia para Manaus foi uma decisão extremamente arriscada, e o que pouca gente sabe é que o AMAPÁ, inicialmente, designado para Manaus, teve sua designação alterada para Ladário. Já pensaram o que iria acontecer nesta travessia? Para evitar este absurdo, fiz uma carta para um CMG meu amigo do então GMM (Gabinete do Ministro da Marinha), apontando uma série de fatos pertinentes relativos às desvantagens de mandar o AMAPÁ para Ladário, a começar pelo nome do Navio que deveria receber sua Bandeira no então Território Federal do AMAPÁ; do risco total de uma travessia pelos mares do sul; da fundamentação de que três NaPaFlus para a Amazônia seria muito pouco, imaginem apenas dois; das condições sociais da guarnição com famílias nortistas e nordestinas; da adequabilidade do Navio à Amazônia, por ter sido construído para condições de navegabilidade fluvial naqueles rios e não no rio Paraguai e várias outras. Só sei que depois desta carta, somente agora divulgada por mim, foi alterada a designação do AMAPÁ, novamente, para Manaus.

– Em 1983 e 1984, fiz quase 200 dias de mar no NT MARAJÓ, como Imediato, pois, o Navio não parava no porto. Se qualquer Navio da Esquadra saísse para o mar, lá estava o MARAJÓ, tendo sido mais uma bela experiência de mar, podendo constatar a sua importância logística numa comissão Rio–Recife, com 16 (dezesseis) dias de mar ininterruptos, com a Esquadra quase sem óleo, dependendo exclusivamente da transferência de óleo do "Elefantinho", apelido do valente NT MARAJÓ, até hoje reabastecendo a Esquadra.

– Por questão de espaço, vou concluir minha narração, ainda na ativa, falando sobre minha passagem no Maranhão, onde fui Capitão dos Portos, de 1987 a 1990. Foi uma experiência única, sendo

desejável que todo Oficial de Marinha servisse em qualquer Capitania para abrir seus horizontes para o mundo civil. No meu caso, como Capitão dos Portos na terra do então Presidente da República, tinha de ter um tremendo jogo de cintura para agradar ao mesmo tempo políticos inimigos, apaziguar brigas de sindicatos de estivadores e arrumadores, como Delegado do Trabalho Marítimo, ser simpático aos empresários locais, sem abrir exceção aos ligados ao setor de navegação, armadores e empreiteiros que tinham interesses especiais, ter um excelente relacionamento com a imprensa, principalmente, com a TV local afiliada da Rede Globo, além de ter uma ótima relação com o Governador, pois, qualquer ruído, reverberava logo em Brasília, dentro do Palácio do Planalto.

Um fato marcante que aconteceu comigo no Maranhão foi ter-me casado em São Luís, com direito a presença do Governador e cruzamento de espadas dos coronéis locais do Exército e Aeronáutica, além dos Oficiais da Capitania e de vários Oficiais Superiores do Estado-Maior do Comando do 4º DN que se deslocaram de Belém para prestigiar o evento.

O curioso é que minha esposa, apesar de ser nordestina, não é de São Luís, tendo-a conhecido no Rio de Janeiro, na praia de Copacabana, fazendo a minha pergunta de sempre: Foi minha aluna na PUC?

Após a célebre pergunta, que sempre dava certo, mesmo sem conhecer as moças, o papo fluiu e, dois anos depois, acabei casando-me com ela no Maranhão.

Segunda fase: Atividades como aposentado

Após ter passado para a reserva, dediquei-me a frequentar as assembleias das empresas das quais era acionista. Mesmo sendo um pequeno acionista, por ser possuidor de ações ordinárias que tem direitos a voto e o de falar, apresentava sempre sugestões, ficando conhecido nas empresas no mesmo nível dos grandes acionistas, pois, só eles comparecem às assembleias, já que a quantidade de ações dos presentes a estas reuniões é confidencial.

Ações são um bom investimento a longo prazo (comprar somente na baixa e guardar), já que a especulação é muito estressante e raramente dá certo, sendo esta afirmativa correta para

nossos filhos e netos (não tenho netos, mas, a maioria os tem), sendo o longo prazo em nossa idade relativamente imprevisível.

Entretanto, atualmente, com idades médias de 75/76 anos, ainda vamos viver muito, logo esta sugestão de comprar ações é válida para nós também.

As ações no momento (2016), no Brasil, devido às crises política e econômica, estão muito baratas, sendo uma bela oportunidade de compra. Com toda certeza, passada esta crise, com um novo Governo, o país voltará a crescer, pois, tem um imenso potencial para que isto ocorra, contribuindo para uma respectiva alta das ações. Quem investir em ações de grandes empresas, bem administradas e com um bom retorno em dividendos, dará no futuro muitas alegrias a seus familiares mais jovens.

Estou falando muito em filhos e netos, mas, como citei acima, nós podemos comprar ações com a visão de curto prazo (cerca de um a dois anos) que também nos dará alegrias se forem compradas na baixa e vendidas numa alta de pelo menos 30%, mas, isto com orientação de quem conhece e acompanha Bolsa de Valores.

Para quem não gosta de ações, Títulos do Tesouro são uma excelente opção, mas, sugiro comparar com o investidor estadunidense, pois, consta que cerca de mais de 70% da população nos Estados Unidos investe em ações.

Graças a esta minha atuante participação nas assembleias das empresas, tornei-me conhecido no Mercado de Capitais, chegando a Diretor da APIMEC – Associação dos Analistas e Profissionais de Investimento do Mercado de Capitais – da qual sou Coordenador de Seminários sobre diversos assuntos, tais como, Mineração, Inovação e Tecnologia, Sustentabilidade, Telecomunicações, Petróleo e Gás, Mercado Segurador, Energia Elétrica, Logística e Infraestrutura e outros, com a participação só de grandes empresas, ligadas a estes assuntos, como VALE, VIVO, TIM, PETROBRAS, SHELL (que comprou a antiga BG BRASIL), BRADESCO, ITAÚ, BRADESCO SEGUROS, ELETROBRAS, LIGHT, PRUMO LOGÍSTICA (AÇÚ), OSX, SOUZA CRUZ e outras, sendo que praticamente todas participam dos Seminários sobre Sustentabilidade e Inovação e Tecnologia, assunto comum a todas elas. Estes Seminários, cujos palestrantes são importantes

executivos das empresas acima citadas, permitem que as pessoas se mantenham atualizadas com os grandes projetos das mesmas. Gostaria de ressaltar a presença dos amigos da Turma de 1957, Milton Xavier, Veiga Cabral e o Manuel Cunha que costumam participar destes eventos.

– Concluindo este pequeno resumo de alguns fatos que marcaram minha vida, gostaria de falar sobre meu pendor para música e poesia, pois, componho letra e música sobre diversos estilos musicais, sem conhecer uma nota musical sequer e nem tocar nenhum instrumento, apenas piano, muito mal, de ouvido, só com a mão direita, assassinando o acompanhamento com a esquerda.

Tudo começou quando disputei um samba-enredo na Mangueira, tendo na ocasião o Jamelão me dito que ele já tinha ouvido as quarenta músicas concorrentes e que a minha era uma das três melhores, mas, que eu deveria perder a esperança por não ser da comunidade, tendo o Luizito, "puxador" da Mangueira que substituiu Jamelão, me dito a mesma coisa com relação à qualidade do meu samba. Mas, não desisti e fui até o fim, sendo a primeira música a ser cortada, tendo o Luizito, que se tornou meu amigo e gravou mais de dez músicas compostas por mim, confidenciando-me, anos depois, que minha música tinha sido cortada, logo no início, por que iria incomodar.

Depois deste primeiro samba, passei a compor sambas empresariais, divulgados há alguns anos atrás, nas diversas mídias, por colunistas como Ancelmo Gois, Ricardo Boechat e Coluna Gente Boa, além de várias reportagens nos jornais VALOR ECONÔMICO, O GLOBO, O ESTADO DE SÃO PAULO, JORNAL DO BRASIL (antigo), GLOBONEWS (entrevista no Conta-Corrente) e Revistas EXAME, CARAS, VOCÊ SA (Editora ABRIL) e CAPITAL ABERTO.

Eu, sem orientação alguma, virei uma espécie de produtor musical, pois, produzi sozinho, CDs para empresas como, CSN, SOUZA CRUZ, BRADESCO SEGUROS, PETROBRAS, CPFL ENERGIA e até da EBX (Eike), além da VIVO que patrocinou um samba, EXALTAÇÃO A COPACABANA, com apoio da Prefeitura.

São sambas empresariais, contando a história destas empresas, cujas letras e músicas foram todas feitas por mim e gravadas pelo

Luizito, acompanhado do violão de sete cordas, cavaquinho e bateria da Mangueira, ficando no estúdio o dia inteiro, das 9 às 23 horas, até acabar a confecção do CD Matriz (gravação, mixagem e masterização) que, no dia seguinte, era levado por mim para a Fábrica de CDs que produzia cerca de 1000 (mil) CDs para serem entregues às respectivas empresas que os distribuam aos seus funcionários, normalmente, nas festas de fim de ano que as mesmas costumam realizar.

– Para terminar esta exposição, vou voltar à nossa Marinha, externando minha imensa satisfação por ter composto a letra e música do HINO da ESQUADRA, imortalizado como CANÇÃO da ESQUADRA, fato que me permitiu entrar para a história desta nossa gloriosa Força Naval, sendo emocionante, ter o privilégio de todo ano, no mês de novembro, ocasião do aniversário da ESQUADRA, assistir e participar da execução da CANÇÃO da ESQUADRA, pela Banda da ESQUADRA, cantada por todos os presentes.

Outro Hino que tive a honra de ter composto, letra e música, foi o HINO do CLUBE NAVAL, que é outro motivo de imenso orgulho por, também, ter entrado para a história deste nosso querido Clube, denominado em sua letra Praça D' Armas da Marinha do Brasil.

– Assim, concluo este breve resumo de minha vida, cumprimentando nosso colega e amigo, Milton Xavier, pela louvável iniciativa de editar este Livro da Turma QUEVEDO.

Uma visão panorâmica sobre a educação

Ednilo Gomes Soares*

* Ednilo Gomes Soares, Mestre em Psicologia Educacional pela Universidade de fortaleza. Graduado em administração de Empresas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Diretor Acadêmico do Colégio 7 de Setembro, em Fortaleza - CE, desde 1993. Fundador Diretor Acadêmico da Faculdade 7 de Setembro, desde 2000. Diretor da Academia Cearense de Letras. Presidente do Instituto de História e Antropologia da Academia Fortalezense de Letras. Presidente do Instituto de História, Geografia e Antropologia do Ceará, desde 2013. Titular da academia Cearense de Retórica. Sócio da Associação de Escritores Portugueses. Sócio da União Brasileira de Escritores. Sócio da Associação Brasileira de Bibliófilos. Autor dos seguintes livros: Edilson Brasil Soáres, um marco na Educação Cearense; a Brisa do Mar; Miscigenação nos Trópicos; Ramalho

Por ter me dedicado desde 1993 à Educação, o incansável colega Milton Xavier, que em boa hora assumiu a iniciativa de coordenar este valioso trabalho da Turma Quevedo, solicitou-me um texto sobre a Educação Pública e a Particular.

Infelizmente, antes de entrar no assunto em si, sou obrigado a contextualizar a adversa conjuntura socioeconômica da atualidade brasileira.

Todos concordamos que o progresso e o bem-estar social de uma nação é diretamente proporcional ao nível de educação de seus habitantes.

Se quando éramos jovens, vivíamos imbuídos da necessidade de estudar e obter uma graduação acadêmica que nos proporcionasse um nível superior que seria o nosso passaporte para podermos desempenhar um melhor papel na sociedade. Ser destacado com o epíteto de doutor.

Hoje, o quadro é diverso. Uma ponderável parte de nossa juventude não tem o mesmo interesse e não podemos culpá-los.

Eles analisam as perspectivas do mercado de trabalho em algumas áreas, anteriormente promissores, atualmente se encontram estratificados, ofertando escassas oportunidades. O exemplo emblemático dessa assertiva são os Cursos de Engenharia que, por falta de recursos não têm gerado novos projetos. Uma exceção é o Curso de Direito por oferecer vários concursos.

Um número que fala por si só é o de brasileiros com mais de 25 anos que sequer concluíram o Ensino Médio (antigo Curso Científico) – pasmem os colegas, 71.000.000.

Outro número que talvez surpreenda os amigos é que dos 7.800.000 de acadêmicos, o Ensino Público atende apenas 1.800.000, isto significa que alunos atualmente cursando o Ensino Superior, 77% estudam em faculdades particulares.

Ocorre uma grande injustiça social. As faculdades públicas por serem gratuitas, atraem um grande número de candidatos que se

---

Ortigão, um marco na Literatura Portuguesa; desvendando a Ilíada, de Homero;

submetem ao ENEM – Exame Nacional do Ensino Médio. Ora, os candidatos oriundos de escolas públicas não possuem nem o material didático adaptado, nem professores atualizados com as exigências do ENEM. Sendo assim, as vagas até recentemente eram ocupadas por alunos da rede particular. É onde se configura a injustiça: Os que podiam pagar ingressavam nas Faculdades Públicas que são gratuitas. E os da rede pública, ficavam com o diploma do Ensino Médio nas mãos, sem que lhe abrisse as portas nem das faculdades, nem tampouco do mercado de trabalho.

O MEC, Ministério da Educação, encontrou uma solução que, por vezes, não atende aos interesses desses alunos: O Sistema de Cotas para os alunos das Escolas Públicas. Um mero paliativo, pois os que ingressavam por essa via, por não terem uma base sólida nos estudos abandonam a faculdade ainda no 1º Semestre. Isso provoca vários prejuízos: vagas ociosas nos semestres posteriores e a frustração dos alunos oriundos da rede pública que assistem impotentes seus sonhos transformarem-se em pesadelos.

O Governo Federal buscou outra alternativa através do sistema de financiamento para os estudantes carente nas faculdades particulares: O FIES (Fundo de Financiamento Estudantil) e o PROUNI (Programa da Universidade para Todos).

No primeiro, o governo financia um percentual de acordo com os dados apresentados pelos alunos. No entanto, exige um fiador, nem sempre fácil de encontrar.

O PROUNI é uma Bolsa com percentuais de 50 ou 100%, mas, recentemente sofreu uma grande redução no número de vagas ofertadas. Em 2014, ano eleitoral, o número de vagas atingiu o total de 1.500.00 vagas. Em 2016, esse número foi reduzido para 450.000, das quais foram preenchidas apenas 145.000 vagas.

Surge então um outro grave problema: O MEC não tem verba para pagar o seu compromisso com as faculdades particulares. Há débitos desde 2014, o que inviabiliza muitas I.E.S. (Instituições de Ensino Superior), além de afugentar eventuais investidores de projetos educacionais.

Por questão de justiça, cumpre-me agradecer a enorme contribuição que eu e meus irmãos recebemos das escolas públicas. Cursei o Colégio Naval, a Escola Naval, a Faculdade Nacional de Ciências Econômicas, atual U.F.R.J. Apenas no Mestrado de Psicologia, feito após os 50 anos, é que me formei na UNIFOR (Universidade de Fortaleza) instituição particular.

Como observador, verifico que as escolas públicas do passado eram melhores.

As faculdades públicas possuem um excelente corpo docente, mas em quase todas, grande parte das aulas são ministradas por professores-substitutos com menor titulação ou por meros monitores (alunos com melhor aproveitamento acadêmico). Sofrem ainda com greves recorrentes que desestimulam os alunos, além de tumultuar o calendário escolar. Quase nunca prevalece o critério de mérito, havendo, na prática, um grande senso de corporativismo.

Nas faculdades particulares, devido à grande concorrência, há um melhor verificação nas atividades pedagógicas, na ação dos professores na construção do conhecimento fiel às ementas dos conteúdos programáticos das matérias, na elaboração e fiscalização de avaliações, no acompanhamento pedagógico dos alunos e no cumprimento dos calendários e nos horários acadêmicos.

Ocorre uma evasão de 78% dos alunos durante o custo, sendo que 60% do total acontecem ainda no 1º ano, pelas seguintes razões: não adaptação, dificuldades financeiras, falta de uma base sólida para acompanhar as matérias, principalmente em virtude de escassos conhecimentos em matemática e português.

O MEC efetua eficiente programa verificações periódicas nas atividades acadêmicas, adotando sempre critérios objetivos tendo como parâmetros, dentre outros:

– A titulação dos professores.
–A Biblioteca.
– A organização das atividades-meio.
– Os laboratórios de Informática.
– Os laboratórios Específicos.
– As atividades de Pesquisa e Extensão.

– Os programas de Responsabilidade Social.

– Os programas de Intercâmbio com faculdades de outros países.

– As instalações físicas.

– Os resultados dos alunos no ENADE (Exame Nacional de Desempenho dos Estudantes).

– Situação Profissional dos Egressos

Não disponho de informações sobre a atualidade das Escolas de Formação de Oficiais das Forças Armadas, mas por suas tradições, devem continuar a sua missão com muita eficiência.

No entanto duas instituições são referências nacionais: O ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica) e o IME (Instituto Militar de Engenharia). Diversas Instituições Financeiras e Multinacionais buscam recrutar para os seus quadros funcionais alunos formados em ambas.

Um dia, mais cedo do que esperamos, o Brasil irá "despertar do berço esplêndido" dando a indispensável prioridade para a educação em todos os níveis.

Como sempre fui um otimista contumaz, cultivo a esperança que melhores tempos nos esperam, com soluções sustentáveis para o desenvolvimento do País.

Com certeza, essas soluções serão lastreadas na Educação.

Lady Diana em Ação Humanitária

Asclepiades Jose Colmerauer dos Santos, CA (Ref°)

Quando Adido Naval nos EEUU da América e Canadá, em maio de 1997, recebi a tarefa do CEMA para fazer gestões junto a Marinha Americana para receber e internar no Hospital Naval de Bethesda, em Whashington DC, o então CT (FN) Rui Xavier da Silva, acidentado por mina terrestre durante operações de desminagem humanitária em Honduras e Nicarágua, tendo decepado seu pé direito e, em consequência, perdido a perna.

A Marinha Americana foi receptiva ao pleito e, em junho, o militar foi internado naquele hospital, para tratamento e preparação para futuro implante de prótese.

Nosso embaixador, à época, o Exmo. Sr. Flexa de Lima, um admirador ostensivo da Marinha, se comoveu com o ocorrido e tomou a iniciativa de agendar visita da Princesa Diana ao oficial ferido, por ocasião de sua estada em Washington e hóspede da Sra. Lucia , embaixatriz e amiga pessoal da princesa.

Lady Diana, que fazia campanha mundial contra as minas terrestres, assim que chegou acolheu de pronto o pedido do embaixador, e a visita foi realizada com grande repercussão na mídia mundial: cerimonial vultoso de recepção da princesa no Bethesda, onde ocorreu a visita ao oficial brasileiro, com o qual ela conversou por longo tempo, tendo, ao término, trocado mimos de lembrança do evento.

O CT (FN) Rui, teve a prótese instalada e reassumiu suas funções na Marinha até ir para reserva. Faleceu em 2014.

Nosso Ministro de então, AE Mauro Cesar, agradeceu ao Embaixador a promoção daquela visita, de valor sem tamanho para aquele jovem Oficial e também pela repercussão no mundo e, principalmente, no Brasil, enaltecendo atividades de risco pessoal em que a Marinha se engaja, sem alarde, em benefício da humanidade.

Textos sobre a dedicação da Princesa Diana na luta contra o emprego de minas terrestres estão disponíveis no Google, entrando-se com as palavras-chave **Princesa Diana** e **minas terrestres**.

Figura 9: Encouraçado Guarda-Costas Floriano, em 1900.
(crédito www.naval.com.br)

Figura 10: Corveta Iguatemi em operação no Amazonas.

Figura 11: NaPaFlu RORAIMA, em operação no Amazonas, anos 1970.

Figura 12: NHi SIRIUS, construído em 1957, modernizado em 1984

Caindo na real

Victor Luis de Lima Ferreira Alves, CMG (Ref°)

Prezados amigos, às vezes custamos a descobrir nossas próprias deficiências, embora tenhamos muitas qualidades. O fato a seguir me indicou uma das minhas.

Sem falsa modéstia, me considero possuidor de raciocínio lógico muito bom. Quando do curso de Eletrônica, no CIAW, cheguei a ser chamado a não dizer a solução de um defeito colocado pelos instrutores para as aulas práticas de reparo dos equipamentos estudados. Meus companheiros de turma queriam ter a oportunidade de descobri-los e eu sempre chegava na frente.

Em 1975, após curso dos sonares das Fragatas, voltei para instrutor do CAAML, na escola de GAS (Guerra Antissubmarino). Em um dos cursos ministrados, introduzi aulas dos sonares EDO que dotavam as Fragatas. Cheio de motivação para apresentar a novidade, me esmerei na preparação dos acessórios de ensino, confeccionando em casa um simulador do funcionamento do feixe rotativo de transmissão dos equipamentos. Para tornar o plano de aula mais "rico", acrescentei um filme de 5 minutos, da época da segunda guerra mundial, que apresentava os primeiros sonares do tipo 4, modernos para a época.

Começada a aula, passei a discorrer sobre o tema e, para desagrado meu, notava que os alunos, em sua totalidade, apresentavam aquela "cara de não estou entendendo nada", o que me deixou preocupado. O tempo passava e a situação não mudava. Próximo ao toque da campainha, resolvi passar o filme e esfriar a cabeça para continuar no outro tempo de aula. Ao término do filme, velho, desatualizado, de apenas 5 minutos, quando as luzes foram acesas ouvi um coro dizendo: 'mas é isso???'.

De nada adiantava eu entender o que acontecia se não conseguia transmitir a ideia para os alunos. O que era óbvio para min, não era para eles. De nada adiantava meu raciocínio lógico maravilhoso se não conseguia transmitir o que pensava. Minhas qualidades de "mestre" me fizeram repensar a forma de ministrar

minhas aulas e ser mais acessível aos alunos. Tenho dúvidas se consegui.

Capitão de Longo Curso

Victor Luis de Lima Ferreira Alves, CMG (Refº)

Seis anos após passar para a reserva, resolvi trabalhar na Marinha Mercante. Para tal me inscrevi no Curso de Atualização de Capitão de Longo Curso, no CIAGA. O curso teve duração de seis meses, mas, para me candidatar a comandar um petroleiro, teria que fazer outros cursos, inclusive repetir o de combate a incêndio, no CAAML.

Após completar os requisitos de qualificação, fiz estágios em navios da FRONAPE, um de transporte de claros (álcool, gasolina, diesel...) e um dos gigantes *ore-oil* que fazem o transporte de minério para a Ásia e trazem petróleo do Oriente Médio, só que esse estágio foi apenas no Brasil.

Terminados os estágios, voltei à FRONAPE e me coloquei à disposição para comandar um de seus navios. Seis meses depois, fui chamado para comandar um petroleiro, o *Carioca*, que fazia uma operação especial no rio Amazonas, tendo em vista a época de seca na região. O navio fundeava em frente a uma localidade do rio, recebia óleo de barcaças e voltava para Manaus onde descarregava.

Fui ao Rio, me apresentei na FRONAPE, recebi instruções e passagens e parti. Escalei em Brasília, Manaus e Coari. Fui de lancha até um navio cisterna atracado próximo aos poços produtores, onde pernoitei. Na manhã seguinte voltei de lancha a Coari onde peguei um barco de passageiros da região e naveguei por umas seis horas até a localidade de fundeio do *Carioca* e fui para bordo para receber o comando, o que foi feito em menos de dois dias.

Na manhã seguinte reuni a tripulação, me apresentei e dei a minha voga. Agora não havia o 'mando militar' mas o tipo de trabalho exigia disciplina e correta operação dos sistemas. Fiquei satisfeito

que, embora meu imediato não fosse dos melhores, as coisas funcionavam sem sobressaltos.

Após abastecidos, suspendemos para Manaus. Toda a navegação era feita por práticos e, passadas algumas idas e vindas entre fundeio e Manaus, recebi ordens para deixar o rio Amazonas quando substituído por outro navio.

Fui mudando de navio e passando a ser conhecido na frota. Não ficava sem comandar por muito tempo e me sentia 'em casa'.

A FRONAPE resolveu terceirizar as tripulações e contratou uma firma para gerenciar o pessoal embarcado. Fui o primeiro a ser chamado para comandar, agora como contratado pela tal firma, e me deram novamente o Carioca. O sindicato não gostou da decisão da FRONAPE e lutava contra ela. A tripulação não era das melhores. O imediato, embora pessoa correta, não tinha experiência e algumas peças importantes não eram confiáveis. Mas ordens são ordens e suspendi para abastecer Manaus. Quando navegando no rio Amazonas em um trecho sem contato rádio ou celular, tivemos o primeiro problema. Alegando que se enganou de válvula, o bombeador derramou uma certa quantidade de óleo no rio. Felizmente eu passava pelo convés e interrompi o derramamento. Sem comunicações, não pude reportar a poluição, o que foi feito ao chegar próximo a Manaus. A FRONAPE mandou peritos e gerentes ao navio para verificar o ocorrido e a Capitania informou não ter recebido queixa de poluição e deixou o dito pelo não dito. Foi uma situação realmente embaraçosa, que custou muito dinheiro à empresa.

Terminada essa operação, voltamos ao mar e, quando nos preparávamos para atracar em Umbu, embora alertado por um estagiário de máquinas que havia encontrado água no cilindro 4 do motor, o subchefe de máquinas mandou dar partida e causou avaria no cilindro. Perdemos a atracação, o que significa multa para a FRONAPE. Felizmente o reparo foi rápido e atracamos no dia seguinte, quando desembarquei o subchefe.

Quando atracado em Madre de Deus, lugar paradisíaco de águas claras, o navio se reabasteceu de óleo combustível. Nessa operação, o terminal injetou ar comprimido na rede de óleo que,

quando chegou ao tanque do castelo de proa, se expandiu e derramou óleo no convés. Mais uma vez a poluição foi evitada, mas o convés ficou cheio de óleo e ameaçava chover. Foi preciso contratar uma faxina para limpar o convés e rezar para que a chuva não caísse antes do navio sair a barra.

Com tantos problemas em meu comando, julguei que meu retrato estava virado para a parede. Isto ficou mais evidente quando recebi ordem de desembarque e o recado que o Superintendente queria que fosse ao Rio para falar com ele. Lá chegando, me apresentei e ele me disse: "Comandante, o sindicato bateu muito em você. Não se preocupe. Vai para casa e aguarde nova chamada." O navio tinha sido sabotado por três vezes e as coisas só não ficaram piores por graça do Divino Espírito Santo.

Menos de um mês depois recebi novo comando, dessa vez do PIRAI, o mais novo e melhor tripulado da FRONAPE, o que considerei como um reconhecimento pelo trabalho por mim realizado na empresa. Foi meu melhor período de Comando na FRONAPE.

Uma experiência diferente

Rogério Ferreira Esteves, CMG (Ref°)

Em 1989 fui designado pelo então Ministro Saboia Capitão dos Portos do Estado de São Paulo, com sede em Santos.

Ser Capitão dos Portos no maior porto do país e numa cidade com as características intrínsecas de Santos e dos seus habitantes constituiu-se numa experiência única, não apenas profissionalmente mas também no aspecto social intenso ,de interação com a sociedade , pelo menos na época em que lá vivi, por dois anos.

A cidade vive o Porto, vê na figura do Capitão dos Portos uma autoridade abrangente, a Sociedade dos Amigos da Marinha é extremamente atuante, não apenas na capital, mas também nas cidades do interior.

Neste contexto, um Amigo da Marinha muito atuante de Taquaritinga, cidade a cerca de 350 quilômetros de Santos, solicitou-

me um busto do Almirante Barroso para inaugurar uma praça em homenagem à MB, para o que tomei as providências imediatas.

E assim foi marcada a inauguração para o dia 01 de agosto de 1991. O representante da SOAMAR local, junto com o Prefeito, organizaram uma verdadeira festa, feriado local, varias autoridades convidadas e uma solenidade na Prefeitura onde o Capitão dos Portos, representando a MB seria homenageado, inclusive com a outorga do título de Cidadão Taquaritinguense à pessoa do Capitão dos Portos.

Tendo sido também convidado para a cerimônia o Comandante da Base Aérea de Santos, fui convidado para ir de helicóptero com o mesmo, o que aconteceu.

Na cidade embarcaram o Prefeito e outras autoridades municipais, tendo sido feito um sobrevoo nos principais pontos da cidade e pousamos na Praça Almirante Barroso, a ser inaugurada, onde uma multidão aclamava as autoridades.

Dali fomos para a Câmara Municipal, onde haveria a entrega do título da cidadania. O local estava repleto, inclusive de jornalistas.

Falou o proponente do título, o Presidente da Câmara, o Prefeito e, chegada minha vez, dirigi-me ao púlpito.

Lá pelo meio da minha alocução percebi, de início, uma espécie de vulto branco vindo em minha direção, adentrando o recinto. Todos estavam de costas para a entrada, só eu de frente para a plateia.

Na medida em que avançava na minha direção percebi que se tratava de uma mulher extremamente magra, muito branca e COMPLETAMENTE NUA!

Como sou espírita, imaginei que fosse uma incorporação e iniciei uma prece mental para o espírito da mulher, para que seguisse seu caminho.

No entanto, quando ela chegou no meio do corredor de acesso um senhor saiu do seu lugar, tirou o paletó e a cobriu. Ela era real!

Claro que houve um tumulto até que tudo se acalmasse.

A mulher era de um acampamento de sem-terra (sim, já existia o MST) que desejava protestar pela falta de assentamentos na região. Foi retirada e após algum tempo a cerimônia prosseguiu.

Imaginem o rebuliço que este fato provocou, numa cidade pequena do interior.

O pior de tudo foi a gozação das cidades vizinhas, que pelos jornais ridicularizavam, dizendo que Taquaritinga deveria ter contratado uma miss para a homenagem, se quisesse inovar.

Realmente uma experiência inusitada e diferente.

Quem por acaso passar na Rodovia Marechal Rondon, rumo ao oeste poderá, se quiser, entrar em Taquaritinga e visitar a Praça da Marinha, onde existe uma placa comemorativa da inauguração.

Militares e civis

Carlos Henrique Silva Boiteux

Ingresso na Marinha

Entrei para a Marinha por vocação induzida por parentes. Sou neto, filho, sobrinho neto, sobrinho e primo de militares. A maioria do Exército, como meu Pai. Mas, desde criança meu foco foi a Marinha, por influência do meu Avô, Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux.

Noto, nesse primeiro parágrafo, que há predominância dos "eu", "meu", egocentrismo dominante. Mas, pelo que entendi, trata-se de uma obra para registrar as experiências e depoimentos da Turma Quevedo. Fui repetente no Colégio Naval, possivelmente por ter lido mais da metade de nossa biblioteca, ao invés de estudar. Conforme se dizia na época, não é o Colégio Naval que o reprova, mas você é que encontra o que procurou. Então será mesmo na primeira pessoa.

O tema desta contribuição será a diferença que encontrei entre a carreira de militar, e a carreira de civil, que passei a assumir, desde que pedi demissão da Marinha, em 1970, como Capitão-Tenente, recém promovido.

Considero (continuo na primeira pessoa) que caibam algumas considerações sobre a vida na Marinha, e o abandono da minha vocação original. Algumas reminiscências.

A primeira visão da Marinha real, pode ser um fato desconsiderado, e esquecido por muitos, foi o que chamo de "trauma da sapatilha". Trata-se daquele sapato para ginástica, preto, com sola de pneu, que se desmanchava com um mês de uso, exigindo a compra de uma nova, na cantina, que durava mais um mês. Já naquele tempo existia (parece que ainda foi ontem!) nosso tênis convencional, com sola de borracha e o restante de lona. Por que não faziam a mudança? E vinham os uniformes, o cachangá (com x ou ch?), o uniforme mescla, as meias de algodão que logo viravam só um cano, cuidadosamente mantido acima do sapato, e o indefectível cheviot. Todos assemelhados aos bravos marinheiros, se bem usássemos o jaquetão e o branquinho engomado, de oficiais e sargentos, nos dias de licença externas. Por que não faziam, como hoje, todos com uniformes iguais aos de oficiais, variando o grau e formato do dourado dos uniformes? (falta de recursos na época?)

Nesta altura, nossos grandes colegas (estou parecendo os políticos de todos os matizes, onde até os maiores adversários ou inimigos são nobres, insignes, eméritos ou adjetivos do mesmo porte) vindos do tradicional Colégio Militar ou de concursos (alô Feitosa, minha admiração ainda permanece pela sua merecida ascensão pessoal) estão sendo pouco citados. A vida no Colégio Naval, no entanto, permanece mais forte em nossa memória por diversas circunstâncias: o internato era mais longo, era nossa primeira atividade profissional adulta, abandonávamos o aconchego de nossa casa e ficávamos por nossa conta. Tínhamos em média 16 anos de idade, embora existissem alguns "velhinhos, bem velhinhos".

Carreira na Marinha

A vida no Colégio Naval e na Escola Naval, a viagem de instrução (com volta em torno da África, de que não participei) e o início da carreira de oficial devem ter sido analisadas e exploradas pelos vários colegas que estão participando desta obra. Os "lances" ou "casos" se multiplicam e, embora contenham detalhes diferentes de pessoa para pessoa, têm um fundo de semelhança. Da minha

parte (lá estou eu de novo), como Segundo Tenente, fui designado para uma Fábrica de Torpedos da Marinha, da qual nunca tinha ouvido falar até então. Na prática, lá se fazia a manutenção dos torpedos de exercício. Em todo caso foi uma grande experiência como primeira comissão de Intendente na Marinha. Tive um chefe, o então Capitão de Corveta Luiz Carlos Peixoto Garcia Justo, que me ensinou a função da especialidade, transferindo sua experiência pessoal. Cito alguns nomes pelo sentido de reconhecimento de suas influências ao longo de minha carreira de militar e civil. Depois de frustrada tentativa de virar engenheiro naval, fui transferido para a Escola de Aprendizes Marinheiros de Santa Catarina, a pedido, em troca do então saudoso Tenente Juarez Assumpção Muylaert, que queria voltar ao Rio de Janeiro. Mais uma tentativa frustrada. Fui para Santa Catarina, mas o Juarez permaneceu por lá. Como diria o Dr. Pangloss, acabou sendo uma ótima experiência, com a amizade que desenvolvi com Juarez e sua família. Perdura até hoje, com sua filha, última representante daquela época, ainda entre nós, morando na Suécia. Tudo isso compensou a convivência com um comandante que, a meu ver, não era dos bons. Depois de voltar ao Rio de Janeiro, solicitei uma missão de embarque, para cumprir logo os requisitos para futuras promoções. Aquele mesmo oficial do Departamento de Pessoal, cujo nome a idade não permite lembrar, ponderou que já não tinha considerado justa minha ida para fora de sede, como uma forma de castigo, que se dava até então, por conta da reprovação em concurso para engenheiro naval. Desta vez, considerou injusta a hipótese de embarcar depois de um fora de sede.

Fui então designado para servir no Comando Geral dos Fuzileiros Navais e transferido para o Batalhão Riachuelo, na Ilha do Governador. Era o único Intendente de uma lotação de quatro oficias da especialidade. A tropa tinha cerca de 800 fuzileiros. O pessoal da Armada nunca era complacente com a lotação de Intendentes nos órgãos dos Fuzileiros. Como único "da folha de acanto" tive participação destacada e trabalhosa. Os "navais" consideravam que a função de Intendente era específica e privativa de intendentes, por isso tinha assento no Estado Maior do Batalhão. Lá encontrei excelentes oficiais, muita colaboração e pude, portanto, exercer

minha curta experiência naval e consegui me integrar muito bem à equipe.

Lá pelas tantas fui promovido a Capitão-Tenente. Como sempre, fiz aquela passada pelo Boletim, calculando datas para nova promoção e evolução na carreira que escolhera. Pelo cenário da ocasião, levaria em torno de dezenove anos para ser promovido a Capitão de Corveta, pelo "entupimento" do quadro de intendentes. Ou seja, deveria, em breve, chamar de Vossa Excelência, nossos colegas das turmas Quevedo e Rodin (onde caí por amor exacerbado pela Biblioteca do Colégio Naval), dos engenheiros navais, pelo menos. E tratar de senhor os não intendentes e "pagar" continência a todos como subalterno.

Além disso, já começava a perder um pouco do entusiasmo original pelas atividades na Marinha. Tentava usar toda a imaginação e criatividade para atuar num Batalhão dentro de sua limitação orçamentária. Consegui alguns bons avanços, mas as carências profissionais misturavam-se com as carências familiares, com o permanente arrocho salarial dos militares. Morava no Rio de Janeiro e não tinha condições de morar nos locais em que meu Pai, também militar, conseguira viver sua vida e criar seus filhos. Como não aprendi a roubar ou "pedalar" graças à formação e exemplos familiares que recebi, saí em busca de alternativas em minha vida pessoal.

Triste adeus à Marinha: virei civil

Surgiu a opção pelo concurso para a Receita Federal. Das matérias para o concurso estudara efetivamente português (salvem os Professores Jordão, o "Peúga", e CMG Hamilton Elia) e o inglês. Das outras tinha-se alguma noção, contabilidade, direito constitucional, mas, como as demais, nas áreas tributárias e cíveis, não tiveram a profundidade exigida. Com muito esforço, muito estudo, muitas noites mal dormidas consegui ser aprovado no concurso. Comigo foram vários colegas de turma e de outras turmas (mais de vinte), que abandonaram a Marinha e foram em busca de outros horizontes. Depois dessa diáspora, foram alteradas as condições de carreira, surgindo a aposentadoria compulsória e o tempo máximo de interstício (levei uns três dias para me lembrar

desta palavra) em cada patente, inclusive almirantes. Essa legislação deu fluência às carreiras, eliminou a possibilidade de ficar 19 anos como Capitão-Tenente. Mas aí já tinha saído, e considero que foi esse grande movimento de baixas a pedido que provocou a mudança na legislação. Por outro lado, encurtando a permanência no Almirantado, impediu-se que se firmassem as reputações de oficiais generais, como líderes da sociedade brasileira e vozes ativas e respeitadas e de formadores de opinião. A carreira encurtada e a perda de status como ministros de estado, esvaziaram o papel dos militares. No médio prazo, poderá vir a acontecer a escolha de oficiais generais condescendentes com o aparelhamento do governo, iniciado na última década até 2016). A tentativa, felizmente frustrada, da sindicalista no Ministério da Defesa, de interferência externa nos currículos das escolas militares, talvez, mais tarde, nos cursos do nível de estado maior, e nas promoções são indícios do alvo de nos transformar numa nova Venezuela, Cuba ou Coréia do Norte.

O que encontrei na vida civil: continuei Intendente

As condições das atividades no meio, civil, onde ingressei na Receita Federal em 1970, explica parte da decadência e desmoronamento do setor público civil, até mesmo na presidência da república. Concurso feito, aprovação confirmada e estágio probatório de um ano superado, apresentei-me para iniciar uma nova carreira profissional. Comparando com a Marinha, o concurso foi para contratar diretamente Almirantes, sem passar pelos postos intermediários. Primeira diferença fundamental para uma estrutura que se imaginava hierarquizada. O salário inicial era o dobro do que recebia da Marinha, incluindo os postos superiores, que quase sempre recebi. Mas já fui admitido como almirante e nesse posto permaneci até a aposentadoria em 1995. Como fui nomeado Técnico de Tributação (depois transformado em diversas acepções de Auditor Fiscal da Receita Federal), minha prioridade seria aprender tributação para poder ter uma carreira condizente com o título que ostentava e que pagava meu salário. Acabei ficando apenas pouco mais de um mês aprendendo a tributar. Em determinado dia fui convocado para me apresentar na direção da Superintendência da Receita Federal, que cuidava da tributação federal nos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. Quando lá compareci, fui informado que meu currículo

havia sido selecionado para a área administrativa e financeira da Superintendência, graças à experiência, orgulhosamente exposta, do período de sete anos de Oficial de Marinha, com administração pública, licitações, empenhos, pagamentos, etc. Com todas as contas aprovadas pelos órgãos de auditoria e tomada de contas. Resumindo, assumi, com dois meses de nomeado, a chefia da Divisão de Administração e Finanças do órgão.

Para ilustrar, vou comparar os cargos assumidos com a hierarquia da Marinha. Contratado com salário e posto de Almirante, tornei-me capitão na função inicial (aprendendo tributação) e agora virara um Fragata antigo ou Mar e Guerra moderno, dois meses depois. A propósito, só agora consegui chegar ao ponto pretendido por este escrito. Quem desistiu antes de continuar a ler, não sabe o que está perdendo.

Aí é que começaram a ser percebidas as diferenças entre civis e militares. Ou pelo menos ficaram mais evidentes. De início, recebi a notícia que não seria o efetivo da função, embora recebesse integralmente a gratificação. Acontece que o titular do cargo, disseram-me, tinha grave doença cardíaca, ameaçara suicidar-se, pulando da janela do quarto andar do Ministério da Fazenda, caso perdesse o cargo de chefia. E ninguém queria ter a consciência pesada por ter patrocinado um suicídio dramático. A vaidade de ser efetivo, ao assumir as responsabilidades do cargo, foi mitigada por alguém que, com dois meses de emprego, virara chefe. Dando sequência ao evento, numa legítima volta para o presente, narro aos leitores mais pacientes, um cenário do serviço público civil. Cerca de dois anos depois de ter assumido, fui visitado pelo prometido moribundo suicida, o titular do meu cargo. Apareceu um sujeito lépido, bem queimado de sol, cabeleira alongada, de poeta, como diria minha Avó materna. Perguntei-lhe sobre seus males, e senti alguma hesitação, por parte dele, para responder de quais doenças ele deveria estar sofrendo. Disse que estava bem. Aproveitando seu bom estado, abriu sua pasta e me ofereceu uns três long-playings (alguém ainda se lembra?) que havia gravado, como pianista de boates noturnas. Realmente, um moribundo cheio de vida, e vida noturna. Festas infantis não contratam pianistas. De madeixas alongadas. Ou tocar piano em boates seria uma terapia para males

cardíacos? Atenção portadores de *stents*, como eu, fica lançada a sugestão. Continuo pensando em comprar um piano de terceira ou quarta mão. Igual àquele que Eddy Duchin (interpretado por Tyrone Power), em uniforme de oficial de Marinha, encontrou, afinadíssimo, em uns escombros da guerra da Coréia, no filme Melodia Imortal. Onde também atuava a maravilhosa beleza da Kim Novak. Para estragar o prazer dos que vão rever o filme em DVDs empoeirados, ela morre não no fim, mas no meio dele. Aliás, é oportuno recordar que, no nosso tempo, como regra geral, há exceções, o sonho de nosso "consumo" feminino eram as atrizes de cinema e as aeromoças. Para comprar relógios e guarda-chuvas, hoje disponíveis em qualquer camelô, e para viagens de avião, de tão raras, (hoje em dia, segundo os mandatários dos últimos 10 ou 12 anos no País, até pobres andam de avião) tudo era quase precedido por um conselho de família. Em razão dessa raridade, ouvi colegas aeronautas se vangloriarem de que tinham impressionado favoravelmente a aeromoça lindíssima e gostosíssima, pois ela lhe sorrira na entrada e saída do avião e lhe servira o cafezinho e demais acepipes, também sorridente. Mas não conseguira pegar o telefone dela na saída do voo, pois havia uma fila de passageiros atrás dele. Doce ilusão!

Volto ao passado. Ao assumir o cargo de substituto do pianista quase moribundo, procurei inteirar-me das reais obrigações, dos saldos orçamentários e financeiros disponíveis e do quadro de pessoal à disposição. Achei que era gente demais para as atividades a executar, mesmo com a ausência do pianista moribundo licenciado. Vida que segue, fui visitar as instalações da minha divisão e achei muitas mesas vazias no horário do expediente. As explicações dadas pelas chefias subordinadas eram um festival de evasivas vagas. Baixei a determinação de que todos deveriam cumprir as oito horas diárias e as 40 horas semanais, conforme constava de seus contratos de trabalho e da legislação vigente. Começaram a pipocar as explicações de uns que tinham outro emprego, muitos estudavam, outros eram pastores de igrejas, mães que tinham que cuidar dos filhos e levá-los e apanhá-los nas creches e escolas, mais os que cuidavam de familiares com doenças variáveis, sempre graves, e mais outras do mesmo naipe. Esclareci que se abrisse exceção (ah tempos de Marinha, imaginei se aquilo fosse um navio em alto mar) a

alguém, teria que aceitar todas as demais ponderações imagináveis ou inimagináveis.

Nesta altura descobri o que considero a grande diferença entre a carreira militar hierarquizada e as atividades dos servidores civis. Um excelente funcionário (sim, eles existem, e não são tão poucos assim, senão nada funcionava), o encarregado de pessoal, veio conversar reservadamente comigo. Explicou então ao recém-chegado bronquinha que o serviço civil era diferente do serviço militar. "Boiteux, você não está mais na Marinha" foi o que ouvi, literalmente. Esclareceu que eu não devia ser tão rigoroso com o pessoal, pois, ao longo do tempo, aqueles, que eu estava enquadrando hoje em dia, poderiam ser meus chefes em uma data futura e seria a minha vez de ser enquadrado nos rigores da Lei. Ou seja, o Mar e Guerra poderia voltar a ser Tenente, ou até chegar a Cabo, e os cabos se tornariam Fragatas de um dia para outro, conforme chegou a acontecer. Daí se entende como isso funciona até hoje, e é a causa de muitos dos desmandos que se vê na ineficiência crônica do setor público. Naturalmente, com a formação militar à flor da pele, informei que nada seria mudado. Se eu viesse a ser subordinado a qualquer um deles no futuro, certamente não daria chance de ser enquadrado.

Isto feito, acabaram-se as chances de me tornar um tributarista. Acabei sendo um Intendente no resto da carreira fazendária. Ganhei fama de administrador eficiente desde que resolvi aplicar tudo que aprendi nos tempos de Marinha: responsabilidade, hierarquia, disciplina, respeito às chefias (que as merecessem e que foram esmagadora maioria), determinação e eficiência. E também a estrita observância às normas de orçamento e finanças, sem pedaladas ou decretos irregulares. 13 anos de toques de corneta asseguravam a hipótese.

E há ainda mais casos vivenciados nessa carreira que servem de parâmetros para comparação entre as duas áreas públicas. Vou contar mais alguns, para aqueles que chegaram até aqui e não pretendem desistir.

Em uma autarquia federal em que fui indicado e requisitado para ser Diretor Administrativo e Financeiro (equivalente a Contra-Almirante Intendente), como sempre nas áreas administrativa e

financeira, ouvi inúmeras queixas de que não havia chance de a instituição ser mais produtiva por falta de recursos em geral, e de recursos humanos em particular. Como sempre, pedi um levantamento dos quadros da casa, sobretudo daqueles que se encontravam afastados por qualquer razão. Havia motivos de toda espécie, nos mesmos moldes citados acima. Parecia uma sina ou epidemia. Dois casos chamaram a atenção: pessoas requisitadas (como vinha a ser meu caso) por outros órgãos e servidores fazendo cursos de longa duração.

Havia duas requisições, por exemplo, datando de anos que, no período, continuavam recebendo seus salários pela autarquia e trabalhavam em um tribunal do Poder Judiciário. Mandamos ofício ao Juiz responsável pelo tribunal, ponderando sobre o assunto. Recebemos um ofício, bastante incisivo do magistrado, indicando que aquelas requisições estavam em estrito acordo com uma Lei de alguns anos passados, que criara aquele tribunal. Um dos artigos dizia que, enquanto o tribunal não tivesse seu quadro próprio de pessoal, através de concurso público, poderia requisitar funcionários de outros órgãos federais. Parecia haver fundamento legal, mas pouca lógica funcional. Encaminhamos o problema para Brasília, sem nenhuma resposta. Parecia aquele cenário: hoje estou aqui, bem quietinho na minha posição e não vale a pena fazer marola para a canoa não virar. Aquele Juiz pode vir a ser um futuro chefe, alguma encrenca minha pode cair nas mãos dele, e não vamos correr riscos. Pouco tempo depois, fui procurado por duas moçoilas, que eram as tais requisitadas. Depois de algum tempo de conversa ficou relatado o seguinte: disseram que os funcionários efetivos do tal juizado não costumavam trabalhar com frequência. Quem de fato trabalhava eram os requisitados, baseados na tal Lei longeva. Mas estes requisitados, de diversos órgãos da administração pública, eram o dobro do necessário. Estes apareciam dia sim dia não, davam meio expediente e ainda recebiam uma gratificação mensal. Logo, porque voltar para a autarquia, onde um louco desvairado exigia assiduidade, controlava a frequência e não havia gratificação (de frequência, imagino)? Só sei que, algum tempo depois foram transferidas definitivamente para o tribunal.

O outro grupo era formado por participantes de cursos, muitos deles de pós-graduação, até louvável para o serviço público. Examinamos os casos e dois chamaram a atenção. Um deles era uma advogada. Descobri então que ela começara com um curso coerente com nossa missão na Autarquia. No meio do curso, por iniciativa própria, mudara de área, desta vez apartada da nossa esfera. Tempos depois, transferira-se para um terceiro pós-graduação que não tinha nada a ver com o trabalho. Tudo isto pago pela Autarquia, salários mantidos e sem necessidade de dar expediente e com prorrogação do afastamento, pois, a cada mudança de curso, recomeçava a contagem do prazo.

O outro, desta vez um homem, inscrevera-se num curso, a autarquia patrocinou o pagamento do mesmo e a dispensa de ponto do funcionário. Solicitei um relatório dos organizadores do curso sobre o aproveitamento do indicado, até por eventual necessidade de informar aos órgãos de controle interno e externo, como aplicávamos nossos recursos. A informação recebida foi que o indigitado nunca assistira a **nenhuma** aula, logo não tinha avaliação.

Causamos um rebuliço imenso quando determinamos que os dois deveriam voltar a trabalhar e reembolsar os gastos efetuados. Foi um choque cultural no status quo da Autarquia. Mas admitiram que outros tempos haviam chegado. Pelo menos provisoriamente. Até que o Contra-Almirante virasse cabo outra vez. A propósito, nada contra os cabos (barulho de seda sendo rasgada), trabalhei com muitos deles excelentes profissionais. E foi o que aconteceu. Voltei a ser, não propriamente a cabo, mas, depois de um período de limbo, voltei a ser Mar e Guerra, ou Contra-Almirante, como Diretor Administrativo e Financeiro (sempre intendente!) no Lloyd Brasileiro, já em estado terminal. Como havia muitos informes sobre irregularidades e desonestidades na empresa falida, resolvi requisitar pessoas de confiança. Foram, acho, que dez colegas e amigos de Marinha, todos da reserva, alguns da Turma Quevedo, que formaram a equipe de apoio e confiança com que contei. Conseguimos inúmeros avanços, mas em nosso ponto de vista, era inviável manter uma empresa de navegação marítima como órgão público. As leis a que estávamos submetidos na área governamental, impediam uma concorrência justa com o setor privado. Nossa ideia era "arrumar a

casa" e privatizar a empresa, pois havia dívidas impagáveis e patrimônio obsoleto e de pouco valor. Imaginem que nossos computadores tinham já sete anos de uso. Mas o valor de locação mensal era aquele do contrato original, atualizado, sem dó e nem pena, pelos índices cavalares (desculpem-me os equinos) da inflação da época. Em resumo, deveria ser pago mensalmente, como locação, o valor de aquisição de três "micrões" modernos, cada um mais possante do que todos os que se encontravam em nosso decrépito CPD. O contrato foi suspenso, a dívida acumulada de cerca de US$ 80.000,00 virou o pagamento de 20 mil cruzeiros da época, em duas parcelas. Prometeram retirar as sucatas, que devem estar lá até hoje pois o custo da retirada era maior que o do material. E assim deparamos com outras operações irresponsáveis e inexplicáveis, que foram sendo extirpadas. Só essa experiência no Lloyd Brasileiro daria outro artigo. Mas foi outro cenário perfeito do funcionamento real do setor público no Brasil. Nesse processo de tentativa de reestruturação do Lloyd contamos, mais uma vez, com a ajuda da Marinha. Nosso prezado Adolf Ostwald colaborou com o fornecimento de produtos de subsistência, para abastecer navios, com preços bem mais favoráveis do que dos então fornecedores cativos. Com a intermediação de João Otávio Abraham, o Almirante Mauro César Flores, Ministro da Marinha, comprou as oficinas de reparos de navios do Lloyd (quase sem utilização), pelo Fundo Naval, pagando adiantado. Hoje, essas antigas oficinas e seu cais são museus da Marinha, ali entre o antigo Ministério e a Praça XV. Até hoje devo desculpas ao Abraham pelo problema involuntário, criado na recomposição do Fundo Naval. A verba que tínhamos conseguido para isso foi garfada do orçamento por um deputado para construir pontes no agreste nordestino, ou algo semelhante, à nossa revelia. Foram esses recursos, mais a demissão de pessoal desnecessário e ocioso, leilão de navios antieconômicos, revisão de contratos, o fim da ração de oito latas de leite condensado por homem-dia, auditoria rigorosa nas contas em débito e reativação de navios parados ou inoperantes, conseguimos fazer o Lloyd respirar, ainda que com ajuda de aparelhos. Nesse momento em que se conseguia ajeitar os principais problemas, a Marinha agiu de novo. Desta vez negativamente. Um almirante, que assumira a presidência do Lloyd, deu entrevista a O Globo, descrevendo todas as agruras da empresa. Com isso tornou pública

operações que nenhuma firma comercial divulga e afogou o Lloyd de vez. Saímos todos de lá nessa ocasião.

Para não me alongar mais, voltei para o Ministério da Fazenda. Nesse meio-termo, fizera um Mestrado na Fundação Getúlio Vargas e tentei um doutorado, não completado, na França. Alguns comentários sobre cursos e treinamentos na esfera civil pública. Não existe um programa de cursos ou treinamentos para viabilizar acessos na carreira. Alguns programas até são criados. Quando ficam prontos, muda o comando da instituição. O programa preparado é encadernado em couro, com letras dourados e colocados decorativamente em uma estante visível, mas não acessível. A não ser em casos episódicos de implantação de algum sistema ou processos novos, o treinamento é iniciativa pessoal de cada interessado. Assim foi o caso do mestrado e doutorado. Para este, no exterior, sofri restrições, pois foi-me comunicado que o então Ministro da Fazenda era contra cursos no exterior. Na volta dos meus dois cursos, nunca vi interesse dos órgãos de direção do Ministério da Fazenda sobre o que minha nova qualificação poderia trazer de útil para a instituição. Era apenas mais um funcionário sem atribuições para atender quem estivesse reclamando com maior vigor ou respaldo, independente da qualificação. Aí veio outra constatação. Já havia percebido que muitas chefias não admitiam pessoas muito bem qualificadas em seus quadros. Creio que sempre existia a preocupação de muitos chefetes para que suas limitações, inoperância, falta de comando, empreendedorismo, liderança e outras deficiências graves ficassem muito aparentes com essas "sombras" perigosas. Estas circunstâncias eram mais constantes nas indicações políticas para cargos de confiança. O vínculo de submissão ao político patrocinador torna-se ainda mais evidente. Também existia, e ainda existe o temor com o que poderá ocorrer no futuro próximo. Aonde vou tropeçar de novo nesse político.

Minha experiência pessoal mostra que nem sempre esta é uma constatação sólida. Mais um "causo". Quando assumi a direção de uma Secretaria em Brasília, recebi um cartão de um senador, pedindo emprego para, como sempre, um correligionário altamente qualificado, conduta ilibada e um currículo maravilhoso. Mandei saber quem era o indicado. Recebi péssimas informações sobre o sujeito.

Diziam estar atrás de mais um salário e não de trabalho e morava fora de Brasília. Engavetei o cartão e me esqueci do senador. Tempos depois, recebo telefonema pessoal do parlamentar, cobrando a nomeação. Respondi ao político que não obtivera boas referências do recomendado. E que essa eventual nomeação comprometeria o bom nome do Senador, tendo seu afilhado envolvido em não sei o quê, mas nada abonador. O político me agradeceu por minha preocupação com sua legislatura e nunca mais me perturbou. Quer dizer perdi mais um possível padrinho político, incorporado àqueles que nunca tive. Esse mito de padrinho político deve ser levado na devida conta.

Enfim a conclusão

Durante meus 25 anos de serviço público civil, sempre que havia críticas sobre o mau funcionamento de uma repartição, eram usados os seguintes argumentos para corrigir as deficiências observadas:

1 – solicitar mais verbas orçamentárias à Brasília;

2 – ampliar o quadro de funcionários;

3 – reajustar os salários defasados;

4 – instituir novo plano de cargos e salários, como uma variante do anterior;

5 – expandir o espaço físico ocupado pela instituição ou reformar o existente;

6 – adquirir mais computadores e instalar impressoras individuais cativas.

Como se constata, todas providências, em qualquer ordem que sejam analisadas ou agrupadas, levam sempre a mais verbas orçamentárias. Brasília é uma cornucópia desmedida de distribuição de dinheiro. Então, esse estado de falência do setor público vem de longe, cumulativamente. Quase nunca ouvi a sugestão de adoção de medidas poupadoras de recursos de toda espécie: maior eficiência ou eficácia, racionalização de processos e sistemas, ou iniciativas destinadas a reduzir custos e eliminar redundâncias. O pior é que, mesmo obtendo algumas daquelas prebendas, nada costuma ser alterado: o status quo é mantido. De tempos em tempos aparece uma indicação de dirigente, estranho aos quadros da casa, e que dá

partida a uma ação renovadora e mais moderna de gestão. Quando ela começa a surtir efeito, muda o escalão de nomeação. Vem um novo patrão, submisso aos seus indicantes, e desmonta boa parte dos avanços conseguidos. Ideias novas e evoluídas vão para a latrina da incompetência, falta de liderança, desonestidade, escrúpulos, profissionalismo, patriotismo, inapetência e ausência de empreendedorismo.

Já escrevi demais. Vou tentar resumir aquilo que presenciei nesses 31 anos de administração pública, direta e indireta, inclusive como aposentado.

O maior mal, como tentei descrever nessas linhas, foi a inexistência de uma cadeia hierárquica que estabeleça um grau mínimo de autonomia para os cargos de diretoria ou assessoramento em todos os escalões. Apadrinhamentos políticos, de familiares, de correligionários, de companheiros sindicalistas ou de pessoas sem qualificações profissionais ou pessoais adequados à função a exercer, impedem uma evolução positiva da esfera pública não-militar. Pode-se argumentar que, nos meios castrenses, também existe a rotação de chefias, como um evento previsto e normal. A diferença é que nem todos os titulares são trocados de uma vez, como ocorre no meio civil estatal. Em muitas ocasiões troca-se toda a diretoria, ou toda direção de uma empresa ou até ministérios. E na administração civil não existe (quase sempre a sumidade que vai assumir se considera realmente uma sumidade) daquela tradicional "passagem de serviço" que existe na Marinha. O recém-chegado vai mudar tudo mesmo, pois o que saiu é do time contrário, incompetente e desconhece as verdadeiras prioridades daquela nova chefia.

Ocorre então a inevitável descontinuidade administrativa: as novas chefias alteram as antigas chefias subordinadas, gera-se um clima de insatisfação entre os que estão saindo e os preteridos na nova ordem. Seria, mal comparando, como se num navio, em alto mar, pousasse um helicóptero trazendo os novos comandante, imediato e todos os chefes de departamento e, esse mesmo helicóptero, levasse imediatamente os substituídos.

Um outro fator observado no meio civil foi a extrema relutância em estabelecer metas de resultado. Um exemplo clássico foi nossa

presidente dizer que não sabia qual era meta, mas quando ela fosse atingida, ela seria duplicada. Quando, forçados, chutam algum número, sem explicação lógica, que é esquecido assim que foi cumprida a formalidade exigida. É assim que a cultura existente no setor público em geral funciona: duplicar a meta nunca estabelecida. Acredito que além de não ficar explícito o objetivo da gestão, eximindo de maiores responsabilidades e cobranças não a vinculando a alvos a serem atingidos. Como não existe esse horizonte, as chefias pedem sempre mais recursos e não apresentam produção ou produtividade. Essa situação se reflete no orçamento anual. Transforma-se numa peça de ficção na medida que, em geral, apenas pegam-se os valores do ano anterior, joga-se um índice correção em cima (10% é sempre um número palatável), aumentando sempre as parcelas. Por isso os orçamentos sempre são crescentes de ano para ano, até chegar aos níveis insustentáveis de hoje para a sociedade brasileira.

Dentro dessa mesma visão de falta de liderança efetiva, irresponsabilidade com a coisa pública e complacência com "padrinhos" e subordinados apadrinhados, outro aspecto constatado nos mais de 30 anos de vida civil foi a inexistência de qualquer forma de punição às faltas cometidas. Desde faltas ao serviço, descumprimento de horários ou de tarefas ou atribuições, tudo é relevado. Mantêm-se como regra, a deferência reverencial aos padrinhos ou apadrinhados, evitando-se ações que possam desagradar os deuses do Olimpo. Como experiência pessoal, cito os traumas que causei assinalando atrasos e faltas nas folhas de ponto ou frequência, com o consequente desconto nos contracheques. Protestos velados ou ostensivos foram provocados e não aceitos. Conseguia-se quebrar a tal tradição nociva aos interesses nacionais (ou estaduais ou municipais), mas tudo era restabelecido na próxima mudança de gestor.

Vou encerrando por aqui. Haveria ainda muitos aspectos a levar ao conhecimento dos colegas da Turma Quevedo ou a outros leitores incautos, mas considero que já ultrapassei o limite imaginado pelos lúcidos criadores desta iniciativa. Mas foi a oportunidade e o desabafo que encontrei para dar meu testemunho que, acredito, explicam boa parte da ineficiência do serviço público civil até hoje.

Depois de atingir, como a maioria dos nossos colegas na inatividade, o limite de incompetência desse monstro chamado mercado, deixamos a gestão do País nas mãos desses aprendizes de feiticeiro. Pior é que colocam o interesse pessoal em primeiro lugar. Com isso, esquecem que somos parte da comunidade Brasil. Nela estão nossos filhos, netos e, talvez, bisnetos e seus sucessores, que serão os recipientes de tudo que vem sendo construído hoje.

Como disse Gandhi, "no mundo existe o bastante para todos, mas não para a cobiça de todos".

O estranho mundo de novae, o planeta futuro

Marcos Rubens da Silva Grillo*

Esta história é muito longa. Iniciou-se há mais de cinquenta anos.

Eu era um jovem e inexperiente oficial da Marinha de Guerra de meu país. Minha pátria envolta em um terrível regime militar, do qual – sinceramente - não conseguia entender a sua origem.

Ficara embarcado por alguns anos, e – um pouco mais maduro – passei a administrar recursos financeiros de convênios da Marinha com a principal universidade do país.

---

* Marcos Rubens Grillo é Economista, graduado e pós-graduado, pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, respectivamente em 1970 e 1972;
Oficial da Marinha de Guerra do Brasil, Guarda Marinha de 1961
Executivo em bancos - Auxiliar e Schroders (Grã-Bretanha)
Executivo da Holding Corporação Bonfiglioli, e outros, sempre como executivo.
Consultor de empresas, nas áreas de planejamento e desenvolvimento estratégico, bem como Marketing e Finanças estruturadas.
Sócio de empresas de consultoria, dentre as quais, sociedade com o Professor Rio Nogueira, criador do sistema de previdência privada, entidades fechadas.
Consultor da Associação Comercial de São Paulo.

Reflexos no Lago

Amava o mar! Nada substituía o participar com a natureza de um amanhecer ou anoitecer em alto mar.

O silêncio desse instante sagrado levava à meditação, sem que – na época eu soubesse que assim mergulhava a fundo em meu ser interior! Esse ser que – hoje eu sei – tem sido meu companheiro de muitas sagas. Eu sou ele e ele sou eu!

Uma revolução sacudiu essa paz! Muito ódio, traições à vida e mortes sem qualquer significado. Durante os dias era o militar que vivia no ambiente onde a juventude de meu país de formava; durante as noites era o estudante de economia, alguém que também se formava, e que acreditava que viveríamos em um futuro breve, novamente, a paz que a natureza eterna e criadora me havia mostrado no zênite do encontro das águas e do céu infinito.

Assisti a companheiros tombando ante a morte inexorável e estúpida! E de ambos os lados. Eram militares e civis, como se participando de um jogo de egos mortais, em que a busca da razão pela qual tudo aquilo aconteceu seria última coisa que os importunaria.

Como a natureza é infinita – sabia disto por mera intuição – e o homem, desde tempos imemoriais, havia rompido com o equilíbrio da natureza, havíamos chegado a uma civilização de intenso progresso tecnológico, mas também prisioneira da doença, da pobreza e do conflito!

Por que? Por que todo esse longo sofrimento? Por que deixarmos de lado a felicidade e vivermos o terror de temer o futuro? De lamentar as coisas ruins do passado e minimizar a felicidade do amor?

Só agora, milênios passados, penso que começa a cair o "Véu de Isis" (deusa egípcia da sabedoria). É possível que possamos caminhar para o estranho planeta novae (a própria Terra), para convivermos em uma civilização de intensa paz, saúde e prosperidade.

É possível que um blog, simples e descompromissado, seja um fórum para alcançarmos alguma harmonia.

Sem discussões infladas pelo ego de todos nós, mas pela humildade do amor e do compartilhamento em cada um de nós.

Como acontecimentos têm-se acelerado de forma surpreendente, pode ser que finalmente, consiga não ser tão mais censurado, como quando conversava em diferentes ambientes sociais sobre o que estava escrevendo, e que – por razão dessa censura – tive que percorrer longos períodos de interrupção e de incertezas.

Não porque atualmente conflitos tenham diminuído. Exatamente pelo contrário. Porque vejo que tanto sofrimento nos últimos tempos, levaram a que novas gerações de seres humanos estejam surgindo, derrubando mitos e condicionamentos, agora sem conflitos.

Ódios e preconceitos. Ansiedades e desalentos, antes cristalizados em nossas mentes, estão se quebrando como vidros e espelhos de má qualidade. Mostrando o ser humano como realmente é e vem se amoldando. Com a pureza e a sabedoria de um amor que só agora nos é permitido acumular em nossos corações.

O exemplo

Willian Ernest Henley, um poeta britânico, escreveu em 1875, aos 17 anos, o poema Invictus, ao ter uma de suas pernas amputadas. Invictus foi o testemunho de sua recusa em permitir que essa tragédia o derrotaria.

"Dentro da noite que me rodeia
Negra como um poço de lado a lado
Agradeço aos deuses que existem
Por minha alma indomável.

Sob as garras cruéis das circunstâncias
eu não tremo e nem me desespero.
Sob os duros golpes do acaso
Minha cabeça sangra, mas continua erguida.

Mais além deste lugar de lágrimas e ira,
Jazem os horrores da sombra.
Mas a ameaça dos anos
Me encontra e me encontrará, sem medo.

Não importa quão estreito é o portão,
Quão repleta de castigos a sentença,
Eu sou o senhor do meu destino,
Eu sou o capitão de minha alma.

A REALIDADE É MAIS FANTÁSTICA DO QUE OS SONHOS.

A Viagem

"Somos todos viajantes de uma jornada cósmica-

poeira de estrelas, girando e dançando nos torvelinhos e redemoinhos do infinito,

A vida é eterna. Mas suas expressões são efêmeras,

momentâneas, transitórias,

Gautama Buda, fundador do budismo, disse certa vez:

"Nossa existência é transitória como as nuvens do outono. Observar o nascimento e a morte do ser é como olhar os movimentos da dança.

Uma vida é como o brilho de um relâmpago no céu,

levada pela torrente montanha abaixo."

Nós paramos um instante para encontrar o outro, para nos conhecermos, para amar e compartilhar. É um momento precioso, mas transitório. Um pequeno parêntese na eternidade.

Se partilharmos carinho, sinceridade, amor, criamos abundância e alegria para todos nós.

Esse momento de amor é valioso.

Deepak Chopra.

A Experiência

Ano de 1960.

O "velho" Aspirante Grillo cursava o último ano da EN. Todos estudavam desesperadamente pelo método da lógica dedutiva (cartesiana).

Aprender cálculo, por exemplo, demandava inúmeros e cansativos exercícios, até que a fórmula do Leibniz entrasse no sangue.

Isso exigia noites sem dormir até que exaustos robôs entrassem prova a dentro no dia seguinte, em busca de heroicos graus cinco ou seis.

Um dos colegas lia o Granville, apenas por vinte a trinta minutos. Não fazia qualquer exercício. Dirigia-se em seguida à sua cama e, destemidamente, roncava toques de recolher e de alvorada. No dia seguinte tirava graus nove ou mesmo dez. Só não era o primeiro da turma porque afundava em todas as vezes que tentava nadar.

Quando lhe perguntei o porquê, respondeu-me, com palavras de um jovem de 20 anos, o que lhes procuro agora traduzir:

"Tudo na vida, as pessoas, as coisas, têm um ponto vital, um ponto focal. Basta perceber, "intuir" esse ponto. O resto é só alinhavar. Não são caminhos críticos!".

Ele falava, possivelmente, das grandes redes neurais, sem que tivéssemos consciência disso.

Ele me havia alertado que a lógica cartesiana, dedutiva, não era saber.

Todas as vezes em que algo novo se mostra ao ser humano, ele vai buscar, na sua cultura, informações, que se identifiquem com aquele algo novo.

Se houver, então o novo passa a ser científico, são os C.Q.D. da vida. Se não encontrar correlação, então o novo é ignorado. E o homem faz de conta que não existe.

Ora, se a informação já existia na cultura, então o algo novo não é novo. É apenas o velho vestido de outra forma!

E assim, o homem, só dando valor à ciência demonstrativa, à teoria da experimentação, trabalha só com o passado. Trabalha então sempre com os mesmos valores.

O raciocínio, assim, é totalmente convergente…

É por isso que até hoje só houve desenvolvimento de tecnologias e de novos processos.

Somos os mesmos animais do início, vivendo perdidos em nosso orgulho e nossas vaidades, alimentando conflitos e guerras, buscando – na corrupção e no poder – satisfazermos nossos egos, com medo de que nosso vizinho os faça melhor.

Mas o homem – inicialmente aos poucos – e agora de forma cada vez mais acelerada, volta-se para o seu interior, buscando compreender a sua mente, buscando o ser que realmente é.!

Somente temos alimentado nossas emoções primárias. Só a pouco tempo nos voltamos para o nosso interior, só a pouco percebemos nossa energia e a força de mudar.

Percebermos nossa verdadeira natureza, nosso Eu superior, não está na lógica dedutiva, mas é algo que nos é legado, se nos dispusermos a desenvolver nossas emoções superiores.

O "velho-jovem" colega me havia alertado sobre o saber perceptivo, a visão sistêmica de todas as coisas, de todo o cosmos.

Dez anos depois, o Grillo, Capitão-Tenente, passava pela Faculdade de Economia da USP, em busca de entender o que nos levava à riqueza inútil e ao mesmo tempo à pobreza extrema.

No que era fundamentada a Ciência Econômica?

Um certo professor, ministro da fazenda naquela época, empolgado pelas teorias monetaristas da Escola de Chicago, jogava no quadro-negro prolongados cálculos integrais, diferenciais, matriciais, tudo enfim o que a matemática e a estatística tinham direito. Era a Econometria, técnica que usamos para mostrar que a Economia é uma ciência exata, e que, assim, todos esses descalabros

que matam, são meramente dosagens erradas de variáveis que não sabemos controlar…

A lógica dedutiva cria símbolos para explicar – com a virtualidade – aquilo que é real; em seguida, torna artificialmente escassos esse símbolos, transformando-os em mitos.

E, então, todos lutam e matam para ter e controlar esses mitos, como se fossem a razão de ser de suas vidas.

Não é isso que é o dinheiro?

Ele, de início um pedaço de papel, hoje um bit de computador (aí estão os atemorizantes *bitcoins* para os que vinham detendo o poder). Existia para possibilitar a troca com os bens reais. Portanto, a moeda só existe e tem valor para remunerar esse bem. Era o preço que o comprador se dispunha a pagar e o vendedor a vender. Para a moeda existir, é necessário um bem que lhe dê valor. Se uma pessoa produzir mais – pelo seu trabalho – ou um país produzir mais bens reais, haverá uma alteração do equilíbrio monetário, já que sua quantidade e fluxo são artificialmente arbitrados por quem controla a moeda. Assim, bens reais não podem ser produzidos e distribuídos de forma crescente, uma vez que a moeda, hoje fixada arbitrariamente, perderia seu valor, com os preços dos bens diluídos pela mesma quantidade de moeda, prejudicando os que não trabalharam, mas só especularam com a moeda.

Eu me graduei em economia para descobrir que ela torna a natureza – antes infinita – em bens artificialmente escassos.

Mais tarde, fui descobrindo que essas ações de geração artificial de mitos são o próprio tecido desta nossa atual civilização.

Estão em todas as raízes do conhecimento!

Se nova informação aparecer há que escondê-la para quem a tem e com ela especular; se gerar lucros especulativos, poupar e não os utilizar em desenvolvimento, para manter estável o fluxo de moeda.

Ora, informação guardada torna-se obsoleta e dinheiro não circulado perde – pela especulação e agiotagem – seu valor artificial, pois nunca existiu.

Haveria então um momento de ruptura, quando as riquezas acumuladas pelo valor dos que trabalham se tornariam insuficientes para remunerar os que praticam a especulação.

Aí parei com tudo o que havia concluído.

Anos amargos se sucederam, quando minha família, meus seres queridos mais próximos foram sucessivamente desaparecendo. Até que eu próprio enfrentei uma cirurgia radical e luto para restabelecer-me fisicamente e emocionalmente.

Mas, essa luta, me leva agora a um renascimento.

Começo a entender que as novas gerações não mais raciocinam dentro da mesma lógica cartesiana. Usam-na apenas para metodificar o que descobrem intuitivamente. A lógica da percepção renasce!

Até aqui, vivíamos em busca de situações estáveis de dinheiro e de poder. Era a busca do sobreviver nesse sistema artificial. E a corrupção e a criminalidade eram a justificativa de buscar algo a mais do que os outros, pois o mundo era escasso e precisaria de que alguns controlassem essa escassez.

E, o conhecimento acelera-se radicalmente. Não mais guardar informações, mas troca-las em todos os momentos. Compartilha-las com uma multidão de jovens que assim pensam e agem – e que – de repente vieram a nascer, como por encanto, substituindo já nossas gerações, em quantidades cada vez maiores,

O conhecimento humano rapidamente está se invertendo graças às mudanças radicais da energia que a computação, a internet e a eletrônica, nos proporcionam de forma tão radical. Não há mais tempo de esconder algo novo, não há mais tempo de especular.

O jovem deixou morrer a tradição dos sistemas escassos e falsos; deixou a busca de segurança de um emprego fixo e se tornou empreendedor. É compartilhando com total desprendimento, que novas tecnologias lhes chegam diariamente às mãos e que lhe possibilitam criar novos aplicativos, que se acoplam a outros, produzindo a grande reestruturação da raça humana.

O que atrai, o que forma esse pessoal, é a teoria dos jogos, a teoria do ranqueamento. A gamificação os envolve com o efeito

surpresa e a busca imediata de uma nova solução. Aí se compartilha conhecimento mútuo e a saída aparece! Intuitiva e maravilhosa. Ninguém vai testá-la e ninguém perde tempo em procurar algo já conhecido para explicá-la. Tudo acontece dentro de nossas mentes, instantaneamente.

Afinal tempo e espaço não existem. São artificialidades que os quânticos já haviam descoberto como erros dos profissionais das teorias mecanicistas. E aí vai a explicação do porquê do Leibnitz.

Para os jovens, certamente, o que agrega valor é a nova descoberta, o novo passo! O que importa não são as novas teorias, mas a velocidade dos processos de mudança para o novo conhecimento!

Vocês devem estar conhecendo o "Pokemon Go" Escrevo-lhes em agosto de 2016. Jovens da desenvolvedora Niantic conseguiram dar mobilidade a figuras virtuais que se movimentam dentro de imagens reais captada por uma câmera. Então, teremos de ser mais ágeis que os bonequinhos. Essa é a Realidade Aumentada, ramo de uma ciência chamada IOT – *a Internet of Things,* que aqui está sendo chamada A Internet das coisas. Só esta IOT, parte da Cibernética, está mudando tudo de forma *visceral*. A Realidade Aumentada utiliza câmeras (óculos) virtuais para sobrepor o virtual às figuras reais. Imaginem um cirurgião operando e corrigindo um órgão real em cima de uma imagem virtual perfeita; um dentista substituindo dentes deteriorados por outros obtidos pela imagem virtual; um engenheiro civil reparando os mínimos detalhes de uma construção deteriorada, através do projeto perfeito; um arquiteto, um urbanista desenhando toda a sua criatividade em casas, edifícios, monumentos, estradas; imaginem vídeos de história em que nada é escrito. Mas só as figuras se movimentam explicando fases anteriores do homem.

Imaginem também redes de transporte otimizadas, em cima de fotos onde aparecem as falhas de congestionamento, e as soluções imediatas ou futuras como novas redes de metrô, novas estradas, novos sistemas de distribuição e logística. Imaginem o mesmo para sistemas de habitação, hotéis, atendimento médico. Hoje já existem aplicativos que geraram o Wase, o Airbnb, o Uber, e isso é só o começo.

A informação online das grandes redes da Internet, refazendo todos os conceitos de mídia. Jornais, revistas, TVS, livros impressos. Todos desaparecendo ou em vias de extinção. Enciclopédias e dicionários eletrônicos, traduções instantâneas, fazendo por fim desaparecer os traumas de idiomas na comunicação.

Imaginem, nessa multidão de jovens, sistema de identificação sem números e sem papel, somente pela íris diferenciada de cada ser humano

A IOT, que além da realidade aumentada envolve a Cibernética, a Robotização, a inteligência artificial (que não é a capacidade de intuir do ser humano). A Biomimética que ensina ao homem mimetizar e produzir essencialmente como faz a natureza todos os dias. Enfim todas essas pequenas coisas que vimos que não estão planejadas para acontecer, **mas estão acontecendo**, além da imaginação do homem. Espera-se que por volta de 2020, a relação capital/trabalho que hoje conhecemos esteja irreversivelmente transformada. Profissões que hoje conhecemos, especialmente as mais tradicionais terão perdido sua utilidade para a nova sociedade. Em compensação, outras, voltadas aos aspectos diversos de mente humana, especialmente a compreensão emocional do corpo/energia do homem estarão em acelerada evolução.

De um dia para o outro, essa juventude maravilhosa, vem criando soluções através do compartilhamento, criando aplicativos que estão destruindo sistemas de relacionamento, e que estiveram até aqui operando artificialmente, apenas para possibilitar a especulação, a corrupção e a criminalidade.

E, o ser humano vai minando, destruindo pelo compartilhar, aqueles mitos que asseguravam a escassez em todos os aspectos da vida, levando o homem a perceber a força de seu pensamento, capaz de mudar o que está contrário às leis da natureza.

E, finalmente, o homem, energia infinita, vai começando a encontrar o divino dentro de si.

Mantenham a fascinação em tudo o que acontece em vossas vidas, assim a realidade se torna mais fantástica do que os sonhos.

Terra, ó terra
Milênios e milênios passados...
Quantos seres humanos já fertilizaram o teu solo.
Quanta sabedoria e experiência desses seres,
a natureza generosa abriga e doa...,
Para o homem que chega, que precisa aprender,
E que precisa doar a ti, ó Terra...
A experiência de tudo o que ele aprendeu.

Professores pertencentes à Turma Quevedo

Oscar Santiago Rodrigues, CF-FN (Ref°)

A nossa turma, acredito, foi a que mais contribuiu para o Quadro do Magistério Militar, nomeados após concurso público para as respectivas matérias que lecionaram durante anos temos:

Carlos Peres Quevedo	Eletrônica
Maurício de Souza Leão	Resistência de Material
Marcio Edmundo Silva Salles	Mecânica
Carlos Fernando Martins Pamplona	Mecânica
Oscar Santiago Rodrigues	Economia
Antonio Machado Mello Junior	Administração
Silvio Ferreira da Silva	Desenho Técnico
Manoel Gomes Tubino	Educação Física

Nas atividades docentes em outras instituições de Ensino Superior, que não as da Escola Naval, a participação da turma Quevedo é pujante e diversificada, tendo contribuído muito para a formação acadêmica dos jovens brasileiros. Assim temos, a partir do exemplo do chefe de classe, os seguintes professores:

Maurício Magarinos de Souza Leão lecionou a disciplina de resistência de material nos cursos de Engenharia das Universidades Gama Filho e Católica de Petrópolis.

Silvio Ferreira da Silva lecionou desenho técnico, desenho de construção civil e desenho mecânico na PUC – Rio. Publicou o livro *A Linguagem do Desenho Técnico* que é referência de várias universidades.

Oscar Santiago Rodrigues. Lecionou Economia e Organização Industrial no curso de Engenharia na Universidade Gama Filho; Lecionou Economia no curso de Jornalismo da Universidade da Cidade; lecionou Micro e Macroeconomia, Econometria no Curso de Economia na UNISUAM e Economia Geral, nos cursos de Administração, Ciências Contábeis e Direito na UNISUAM.

Exerceu cargos de direção (chefe de departamento, diretor de faculdade e vice-diretor acadêmico) na UNISUAM. Membro de bancas em concurso público para a Marinha do Brasil. Membro titular da Academia Nacional de Economia.

Milton Xavier de Carvalho Filho lecionou, durante 15 anos, disciplinas do curso de Administração, da Universidade Gama Filho.

Juarez de Oliveira Assumpção leciona disciplinas de Direito na Universidade Cândido Mendes.

Gustavo Benttenmuller Medeiros Pereira, professor de Pós-graduação na Universidade Federal Fluminense.

Antonio de Loureiro Gil. Seu extenso currículo está descrito ao final de sua contribuição para este livro.

Fernando Manoel Athayde Reis, professor de Pós-graduação na Universidade Federal Fluminense.

Paulo Roberto Valgas Lobo, professor, durante duas décadas, do curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, subordinado ao Ministério da Marinha.

José Augusto Vieira foi professor da Universidade Gama Filho durante muitos anos.

Importa registrar que a listagem dos professores está incompleta.

O Papa João Paulo II

Pedro Otávio Millen Coutinho, CMG (Ref°)

Durante minha passagem pelo Gabinete Militar da Presidência da República, no período de 1979 a 1984, fui indicado para coordenar a visita de sua santidade o Papa João Paulo II ao Brasil em 1980, nas cidades de Porto Alegre e Belém já que tinha experiência nas viagens do Presidente. Nos eventos acontecidos naquelas cidades, que transcorreram com pleno êxito, fiquei muito impressionado com o carisma do Papa e sua grande penetração no seio do povo brasileiro. Para mim foi um privilégio.

Minha vida, na Marinha e no Ambiente Civil

Clovis Winklewski de França

As Atividades Militares

Ingressei no Colégio Naval em 1957. Éramos ao todo 184 novos alunos. Quevedo era o "número 1", posição que manteve durante todo o nosso período escolar, incluindo o Colégio e a Escola Naval e o período de Guardas-Marinha, batizando-se, daí para frente, a nossa Turma com o seu nome.

O Colégio Naval foi um grande desafio para todos nós: o exíguo tempo de adaptação à vida militar, agravado pela dura rotina imposta pelo Colégio Naval à época. Em diferentes graus de intensidade, todos nós sentimos o choque, o contraste entre a aconchegante vida no seio de nossas famílias comparado às novas condições de vida: falta de liberdade, trotes, condições climáticas adversas (o clima muito úmido de Angra dos Reis, principalmente no inverno), alvorada às 05h30, e a sensação de isolamento, gerada pela falta do tempo necessário a construção de novas amizades. Em suma, tudo nos parecia hostil, dando-nos a sensação de estarmos sendo submetidos a um teste de sobrevivência. Em agosto de 1957, a gripe asiática atingiu em cheio os alunos. Destinaram um alojamento inteiro para

os doentes, reforçaram a alimentação e suprimiram a ginástica da manhã.

Ainda tínhamos as dificuldades na área de ensino, onde o nível de exigência superava em muito ao que estávamos acostumados nas escolas civis. O curso era de dois anos, comprimindo-se as disciplinas do curso científico de três anos, com supressão de algumas poucas matérias. Isto posto, não é difícil imaginar que, por diversas razões, alguns de nossos colegas não lograram concluir o curso, não chegando, portanto, à Escola Naval.

Apesar das adversidades, ou por isso mesmo, procurávamos manter elevado o "moral da tropa". Até a qualidade da alimentação era motivo de brincadeira. O arroz, sempre empapado, era chamado de "unidos venceremos"; lembram-se? Um belo dia, porém, o arroz veio soltinho à mesa e um colega elogiou o fato em voz alta. No entanto, quando iniciamos nossa refeição, verificamos que o arroz estava cru; impossível de ser comido. Resultado: riso geral.

Concluído com sucesso o Colégio Naval, ingressamos diretamente na Escola Naval. Juntaram-se a nós novos colegas, uns, via concurso, e outros oriundos do Colégio Militar. A essa altura, nós que passamos pelo Colégio Naval, já estávamos adaptados à vida militar e já havíamos criado um espírito de turma: tratávamo-nos uns aos outros como verdadeiros irmãos.

Superadas as adversidades do Colégio Naval, a Escola Naval pareceu-nos bastante acolhedora, despertando em cada um de nós, dentro e fora da Marinha, o orgulho de sermos aspirantes. A alvorada tocava às 06h00, e não às 05h30; as licenças eram semanais, e não mensais; não tínhamos que fazer longas viagens para chegarmos às nossas casas, uma vez que a maioria de nós residia no Rio ou nas cidades satélites; o trote praticamente inexistia; a alimentação era farta e de boa qualidade; e, quanto ao ensino, uma vez vencida a "prova de fogo" do Colégio Naval, já nos parecia normal e acessível.

O esporte era bastante valorizado na Escola Naval. Havia os torneios internos disputados entre as Companhias, além de diversos jogos externos contra clubes e universidades, como o Mackenzie de São Paulo. No entanto, as atenções maiores estavam voltadas para os torneios anuais disputados entre as Escolas das três Armas

(Exército, Marinha e Aeronáutica), devido a rivalidade entre as mesmas. Durante todos os anos de Escola, integrei com orgulho as equipes de polo aquático e natação. Competi um número incontável de vezes e fiquei surpreso ao receber da Direção da Escola a menção elogiosa de ter sido o nadador que venceu todas as provas das quais participou. Na verdade, eu não tinha feito essa conta, daí a surpresa.

Além das participações esportivas, tive oportunidade de integrar diversas representações externas a eventos de cunho social e oficial. Dentre todos, para mim, o mais marcante foi a inauguração de Brasília, ocorrida em 21 de abril de 1960. Coube a mim e outros colegas a honra de representar a Escola Naval nas solenidades oficiais alusivas à data, tendo, inclusive, participado de um jantar oferecido pelo então Presidente Juscelino Kubitschek.

O ano de 1962 marcou o nosso período como Guardas-Marinha, primeiro passo na carreira de Oficial. Fizemos, como de costume, a nossa "Viagem de Instrução", excelente oportunidade para colocarmos em prática os nossos conhecimentos navais. Nesse particular, foi marcante para mim a experiência como Oficial de Navegação transcorrida no Mar do Norte. O trabalho com o sextante no convés era muito difícil, levando-nos a indesejáveis imprecisões no resultado de nossas observações. O navio balançava muito e o vento frio que nos fustigava o rosto enchia de lágrimas os nossos olhos, dificultando sobremaneira a observação dos astros. Lembro-me muito bem que subíamos em duplas ao convés: enquanto um observava, o outro, agarrado à superestrutura, segurava o colega observador pelo cinto, evitando que o mesmo fosse varrido do convés. Observação precisa? Impossível!

Além das experiências individuais, cabe o registro de um fato de maior alcance que marcou a nossa viagem de instrução: a ameaça real de um confronto militar direto entre os Estados Unidos e a União Soviética, fato ocorrido em outubro de 1962, quando o Presidente John Kennedy tomou a decisão de impedir que a União Soviética montasse uma base de misseis na Ilha de Cuba. Enquanto as duas esquadras avançavam, o NE Custódio de Mello navegava em direção a Nova York, e o mundo vivia seu período de maior tensão,

protagonizado, posteriormente, no filme ”13 dias que abalaram o mundo”.

Em fevereiro de 1963, apresentei-me no Navio Aeródromo Minas Gerais, assumindo de imediato a função de 2º Ajudante da Divisão O–3. Durante todo o período em que estive no porta-aviões Minas Gerais estive ligado às operações aéreas. Meus serviços de quarto em viagem eram no CIC (Centro de Informações de Combate), fazendo o controle aéreo de aviões e helicópteros quando em exercícios com a Esquadra, notadamente nas Operações UNITAS. Por um curto espaço de tempo, assumi a função de Encarregado da Divisão V-1. Posso destacar como fato digno de nota o recebimento dos aviões adquiridos da Inglaterra. Como a Marinha e a Aeronáutica divergiam em relação à posse e operação de aviões pela Marinha, o Minas Gerais saiu barra a fora para que os aviões pudessem ser desencaixotados, montados e testados longe do foco das discussões.

A montagem dos novos aviões (caças T 28, creio) transcorreu dentro do hangar do porta-aviões e foi concluída com sucesso pelos competentes mecânicos ingleses. Além da equipe técnica, havia um piloto de provas, o qual só entraria em cena na fase dos testes de voo. Chamou-nos atenção o fato de nunca vê-lo no hangar, acompanhando os trabalhos de montagem, o que deixava claro que a confiança depositada nos mecânicos era absoluta. Mas o que mais nos chamou atenção foi o fato de o mesmo passar o dia no bar da Praça D’Armas em companhia de uma garrafa de whisky, a qual não permanecia cheia por muito tempo. Nós costumávamos comentar o fato entre nós oficiais, porém, de forma discreta. Mas, no fundo, todos nutríamos uma certa apreensão em relação a fase dos testes de voo.

Finalmente os aviões ficaram prontos e foram programados os testes de voo. Antes de prosseguir, gostaria de fazer algumas considerações a respeito das operações aéreas em navios aeródromos.

No caso dos T 28, caças convencionais de grande potência e propulsão a hélice, as decolagens são feitas em corrida livre, sem a necessidade do uso de catapultas. Como de rotina, as instruções básicas eram passadas ao piloto pela torre de controle, momentos

antes da decolagem. O recolhimento das aeronaves iniciava-se a 6 milhas da popa, sobre uma linha imaginária que seria o prolongamento da pista de pouso (a pista diagonal). De 6 até 1 milha, o controle era feito por um oficial de bordo que alertava constantemente o piloto para que este se mantivesse exatamente sobre a linha imaginária. Se entre 2 e 1 milha a aeronave se mantivesse firme sobre o rumo, o oficial controlador (função que exerci diversas vezes) autorizava o pouso. Durante todo o procedimento de descida o piloto observava o Espelho de Pouso, equipamento de bordo que lhe mostrava se ele estava descendo no ângulo correto: 4,5 graus, no caso do Minas Gerais. Obedecido esse ângulo de descida, a aeronave estaria sendo direcionada, por questão de segurança, para o 4º dos sete cabos de parada. Enquanto isso, sobre o convés, o Oficial Sinaleiro de Pouso, com suas bandeirinhas, orientava o piloto para que as duas rodas tocassem o convés ao mesmo tempo. Apesar de todas essas medidas de segurança, alguns pilotos menos experientes ficavam em dúvida e arremetiam por conta própria. Esse comportamento, felizmente não muito comum, pode ser explicado em função da visão "meio destorcida" que os pilotos têm quando, voando sobre a água, se aproximam do porta-aviões, dando-lhes a falsa impressão de que a orientação recebida não está correta.

Achei interessante fazer essas considerações para melhor entendermos as manobras feitas pelo nosso piloto de provas inglês. Em primeiro lugar, ele se recusava a receber as instruções de rotina antes da decolagem: ele aguardava pacientemente a liberação da Torre, mas tirava o fone da cabeça demonstrando claramente que não queria ouvir nada. As suas decolagens eram absolutamente perfeitas, como de resto todas as suas manobras, oferecendo-nos um verdadeiro show de perícia, tanto no ar quanto nos pousos. Vamos dar alguns exemplos do que presenciamos.

Ele subia quase na vertical e deixava o motor parar. Ai o avião começava a "cair" e ele fazia o motor pegar com o deslocamento de ar. Mergulhava em direção à água e dava um rasante. Todos que estávamos habituados a voar sobre a água (pilotos ou não) sabíamos da dificuldade de estimarmos a altitude, daí a necessidade de observarmos constantemente o altímetro. Logicamente, o nosso piloto de provas estava sendo orientado apenas pelo seu *feeling*, que

por sinal era muito bom. E, não satisfeito, fez alguns voos sobre a água, em baixa altitude, com a aeronave de cabeça para baixo. Como todo grande artista que aguarda os aplausos após o último ato, ele encerrava suas acrobacias em grande estilo: desobedecendo todos os procedimentos de pouso, ele não ficava aguardando, a 500 pés de altitude e a 6 milhas de distância, a ordem para iniciar os procedimentos de pouso, os quais, seguidos à risca, o colocaria, com toda a segurança, em condições de pegar o 4º cabo de parada ou, na pior das hipóteses, o 3º, o 5º ou o 6º. Mas, ao contrário, exibicionista e destemido que era, buscava fazer o que era totalmente condenado, devido ao enorme risco envolvido: pegar o 1º cabo de parada, aquele que fica bem juntinho da popa. E, para surpresa nossa, era exatamente o que ele fazia em todos os seus pousos. E para complicar mais, ele não se aproximava do porta-aviões pela rota normal de pouso, a chamada "linha de 6 milhas". Ele gostava de mergulhar na vertical, bem próximo da popa, e, subitamente, colocar a aeronave na posição horizontal, direcionando-a ao 1^0 cabo de parada. Esse espetáculo nos deixava em suspense diante do risco de uma colisão com a popa do porta-aviões. Mas, felizmente, nenhum acidente ocorreu e, uma após outra, todas as aeronaves foram testadas e aprovadas. A figura desse piloto, homem de pouca conversa e muito whisky, ficou marcada em minha mente. E dele praticamente nada sei, apenas que era um exímio piloto, o melhor que já vi.

Em outubro de 1964, deixei o **Minas** e apresentei-me ao CIAW para fazer o Curso de Especialização de Eletrônica. Em março de 1965, fui promovido a Primeiro-Tenente. Concluí o Curso de Eletrônica em abril de 1966, após cumprir uma carga horária de 1.548 horas.

Entre abril de 1966 e outubro de 1967, servi no Navio Hidrográfico Canopus e, entre outubro de 1967 e agosto de 1969, no Navio Hidrográfico Sirius. Em ambos ocupei as funções de Oficial de Eletrônica. Em janeiro de 1968, fui promovido ao posto de Capitão-Tenente.

Durante os quase três anos e meio que servi na Hidrografia, vivenciei experiências muito interessantes. Participei de diversos

levantamentos hidrográficos ao longo de grande parte do litoral brasileiro. A minha função básica era manter em boas condições de operação todos os equipamentos eletrônicos de bordo. Mas, sem dúvida alguma, a principal delas era a montagem e operação das estações do sistema Raydist, que dava sustentação a uma navegação eletrônica de alta precisão, condição essencial para a geração de dados confiáveis, necessários à elaboração das cartas náuticas. O sistema utilizado compreendia três estações, a saber: uma estação mestra, a bordo, e duas estações escravas em terra. A distância entre as estações de terra girava em torno de 60 milhas náuticas. Montávamos uma após a outra e, em cada uma, deixávamos uma guarnição, composta de três marinheiros, especializados em eletrônica, motores, e eletricidade, respectivamente, todos Cabos e voluntários. Nunca houve dificuldade para formarmos as guarnições, pois sempre encontrávamos, dentre os tripulantes, aqueles que preferiam levar uma vida mais livre, em contato com a natureza. Chefiar as expedições, constituídas para a montagem das estações de terra, era minha responsabilidade.

Abro agora espaço para contar um fato pitoresco. Os oficiais Hidrógrafos de bordo costumavam chamar carinhosamente de "estrangeiros" o grupo constituído pelos oficias das outras especialidades. Éramos ao todo seis: um oficial de eletrônica, um oficial de máquinas, um intendente, um médico, um dentista e um piloto de helicóptero. Claro que isso era apenas uma brincadeira para descontrair a turma, pois, no fundo, todos nos dávamos muito bem. Ajudávamo-nos uns aos outros, independente de nossas especialidades. Sempre havia um "palpite" amigo no trabalho do outro, o que ajudava a diminuir a tensão gerada pelos longos meses de trabalho contínuo e preciso, que exigia de nós muita atenção.

É curioso dizer que o fato que considero marcante na minha carreira, no período que servi na Hidrografia, na realidade, não diga respeito propriamente às operações hidrográficas. Eu explico.

Cada operação hidrográfica tinha uma duração aproximada de cinco meses. Mesmo que tivéssemos de retornar à área para prosseguir os trabalhos, fazíamos uma pausa de uns dois ou três meses, para fazermos as manutenções dos equipamentos e

descansarmos as nossas guarnições. E nesses períodos de "descanso", aproveitávamos a interrupção dos serviços hidrográficos para fazermos um abastecimento a Ilha de Trindade, onde havia uma guarnição da Marinha, isolada, e totalmente dependente desses serviços. Além da ocupação estratégica da Ilha, a guarnição (substituída 50% a cada três meses) desempenhava um papel muito importante no estudo dos fenômenos atmosféricos, lançando diariamente um balão sonda que coletava dados da atmosfera e os transmitia para os equipamentos de terra. Essas informações eram de grande valia nas previsões do tempo pelo fato de Trindade localizar-se no meio do Oceano, a grande distância da costa brasileira.

Os abastecimentos de Trindade ocorriam a cada três meses e eram realizados, em sua maioria, por navios hidrográficos. A finalidade de tais viagens era levar pessoal (50% da guarnição), mantimentos, equipamentos e peças de reposição. Pois bem. Em uma de minhas viagens, estávamos levando, a pedido do Cabo eletrônico, responsável pela manutenção dos equipamentos da Ilha, dentro da sua especialidade, peças para o transdutor que coletava e analisava os dados transmitidos pelo balão sonda. Referido transdutor, segundo relatos enviados pela guarnição da Ilha, tinha entrado em pane dias antes de nossa viagem programada. Tratava-se de um equipamento de fabricação sueca, não usual em nossa Marinha; mas, mesmo assim, o pessoal da Base no Rio de Janeiro, providenciou o material solicitado, a tempo e a hora. Como eu nada tinha a ver com isso, só vim a tomar conhecimento do fato quando, ao testarem as peças solicitadas, verificaram que as mesmas não iriam resolver o problema, condenando o serviço meteorológico a ficar fora do ar por mais três meses; algo impensável, que muito preocupou o Comandante de Trindade. Colocaram-me, então, a par dos fatos e me perguntaram se eu teria meios de resolver o problema. Disse-lhes, então, que poderia analisar tecnicamente a questão, procurando identificar a causas da pane, mas que, a solução do problema já seria outra questão, uma vez que não possuíamos em nossa oficina de bordo peças adequadas àquele tipo de equipamento.

Fomos então, eu e um sargento de minha equipe, apresentados ao conjunto de equipamentos eletrônicos utilizados no serviço

meteorológico, todos "ilustres desconhecidos" para nós. A surpresa era grande, mas a vontade de resolver era maior. Após criteriosa analise dos manuais e dos esquemas, passamos a fazer as medições de rotina sobre o equipamento em pane. Isto feito, começamos a sentir um certo alívio, pois constatamos que o defeito estava na fonte de alimentação e não no circuito operacional em si. Surgiu, então, uma luz no fim do túnel; poderia não dar certo, mas eu poderia tentar projetar uma fonte de alimentação, utilizando meus conhecimentos teóricos, os componentes eletrônicos disponíveis a bordo e os dados do fabricante em relação à voltagem de placa do circuito e a corrente circulante, medida em amperes. De posse desses dados, minha intenção era projetar uma fonte de alimentação que pudesse funcionar à parte. Essa fonte deveria receber a voltagem alternada instalada na Ilha (127 ou 220 VAC, não me lembro) e transformá-la em voltagem contínua, retificada e estabilizada, no valor VDC exigido pelo circuito em seu projeto original. Tendo em vista a disponibilidade limitada de componentes eletrônicos, o projeto da fonte teve de ser alterado algumas vezes, tendo-se em mente, no entanto, que as especificações do projeto original do fabricante tinham que ser rigorosamente respeitadas, sob pena de pormos em risco toda a operação.

Além de esquentarmos a cabeça na busca de soluções, tínhamos que correr contra o tempo, pois o navio deveria zarpar na data prevista.

Finalmente, a fonte de alimentação ficou pronta; feia e desajeitada; uma montoeira de fios e componentes eletrônicos montados sobre um chassi improvisado. Apesar da falta de estética, o invento respondeu bem aos primeiros "testes de laboratório". Restava agora testá-lo na prática. Desconectamos a fonte de alimentação que era parte do equipamento original e conectamos a fonte externa, tendo-se o cuidado de colocar tudo em um único aterramento. Agora o suspense: o momento do teste. A "coisa" vai funcionar? Funcionou.

Fizemos então os testes em situação real, isto é, com a sonda no espaço e os dados emitidos por ela sendo recebidos e analisados. Tudo funcionou normalmente. Muitos elogios e agradecimentos, principalmente após decorridos três meses, quando uma nova viagem

de abastecimento levou para Trindade as peças originais; desta vez não houve enganos.

Em agosto de 1969, apresentei-me na Diretoria de Hidrografia e Navegação sendo, no mesmo dia, desligado a fim de apresentar-me na Escola Naval.

Servi na Escola Naval entre agosto de 1969 e agosto de 1972, sempre junto ao Corpo de Aspirantes, tendo exercido o Comando da 3ª Companhia. Foi uma experiência muito interessante e gratificante: o permanente contato com os futuros oficiais, colaborando diretamente com a sua formação. Tive a oportunidade de conduzir grupos de aspirantes em diversas atividades de adestramento, em navios e outras unidades militares, e também em atividades esportivas e eventos de natureza social, pois não raro recebíamos convite para participar de inaugurações, missas, bailes de debutantes etc.

Depois de formado, ainda continuei praticando natação e polo aquático. Competi pela última vez em natação aos 22 anos e, no polo aquático, competi até os 28 anos. Quando fui para a Escola Naval, como oficial, já havia iniciado a prática do judô. Por isso acompanhei mais de perto as atividades dos aspirantes que se dedicavam a essa modalidade esportiva.

Praticamente, durante todo o período em que estive na Escola Naval, como oficial, permaneci solteiro, o que me permitiu dedicar mais tempo aos aspirantes. Era comum eu passar semanas inteiras na Escola, saindo às noites e regressando para dormir. Quando me casei, em setembro de 1971, a maior parte de meus colegas já havia casado. Sempre que possível, comparecia aos casamentos de meus colegas e "cruzei espadas" em várias ocasiões.

Em agosto de 1972, desliguei-me do serviço ativo e iniciei minhas atividades na vida civil.

As Atividades Civis

A minha primeira atividade na vida civil foi na construção naval: fui contratado para o cargo de Assessor da Diretoria do Estaleiro SÓ. A atividade de construção de navios era executada em Porto Alegre – RS, onde estava a sede da empresa, mas a minha função seria

desempenhada no escritório do Rio de Janeiro. E por que Rio de Janeiro?

Eu explico. Nessa cidade funcionava a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), órgão responsável pela condução da política de Construção Naval e Marinha Mercante e gestor do FMM (Fundo de Marinha Mercante) uma espécie de banco de fomento do setor, financiando em condições especiais os Estaleiros e as Empresas de Navegação que atuavam no longo curso, na cabotagem e na navegação interior.

Neste ponto, vale a pena lembrar como era o Brasil no período áureo dos Governos Militares.

Muitos cargos importantes do Poder Executivo, incluindo órgãos da administração direta e indireta, autarquias e empresas estatais (públicas e de capital misto), eram preenchidos por oficiais egressos das Forças Armadas.

Na década de 1970, o Brasil experimentava um período de grande prosperidade (o chamado "Milagre Brasileiro"), que se refletia em todos os setores da economia. Havia muitos programas de desenvolvimento. Apenas a título de exemplo, podemos citar o grande impulso dado ao setor de telecomunicações e os ambiciosos programas quinquenais de construção naval, identificados como 1º PCN e 2º PCN, desenvolvidos, respectivamente, na primeira e na segunda metade da década de 1970.

As empresas brasileiras que se beneficiavam desses programas, por sua vez, procuravam ter em seus quadros oficias egressos das Forças Armadas, os quais, via de regra, ocupavam funções de destaque, como Diretores, Assessores de Diretoria, Gerentes e Membros dos Conselhos de Administração. Essa prática, na visão dos empresários, contribuía positivamente em dois aspectos: melhorava a administração interna, pela introdução de novos processos administrativos, inspirados na administração militar, e melhorava o relacionamento externo, principalmente pela facilitação do trânsito junto às autoridades governamentais.

Trabalhei no Estaleiro SÓ de outubro de 1972 a setembro de 1973. A minha atividade principal era acompanhar os processos junto

à SUNAMAM, desde a discussão dos novos contratos até a sua finalização e a entrega das novas embarcações a seus armadores. Tive oportunidade também de participar dos processos de exportação de navios, que envolvia, além da SUNAMAM, a CACEX, órgão controlado pelo Banco do Brasil. Em 1972, iniciei meu curso de Economia na Universidade Cândido Mendes, o qual seria concluído em 1975, na Universidade Federal do Pará.

Em setembro de 1973, fui contratado pelo Estaleiro INCONAV, com sede e estaleiro em Niterói e Escritório Comercial no Rio de Janeiro. Dessa vez, o meu posto de trabalho era dentro do Estaleiro. O Presidente, e acionista principal da empresa, decidiu contratar três oficiais de Marinha, que, segundo suas palavras, seriam os alicerces da INCONAV: dois destes cuidariam da parte comercial, um responsável pelas compras, atividade fundamental para garantia dos lucros, e outro pela contratação de novas obras. A mim caberia a Gerência Geral de todo o estaleiro, liberando a Diretoria para o exercício das atividades externas. À proporção que eu ampliava as minhas atividades e demostrava iniciativa, os diretores sentiam-se mais seguros e, cada vez com menor frequência vinham a Niterói. Eu autorizava a contratação e a demissão de profissionais, em todos os níveis; autorizava serviços de reparos e definia preços; estabelecia as rotinas internas e ajustava o organograma da empresa. A Diretoria tinha um projeto pronto para a construção da nova sede, no entanto, o orçamento previsto era alto e comprometeria o desenvolvimento das atividades industriais, o que obrigava a Direção a protelar o empreendimento. Foi aí que eu decidi, por minha conta e risco, construir uma sede provisória sem solicitar nenhum recurso à Diretoria. Havia um casarão secular abandonado, que o pessoal do estaleiro costumava chamar de "casarão do Drácula". Chamei um engenheiro civil, que ocupava uma função administrativa no estaleiro, e, juntos, começamos a analisar as possibilidades de recuperarmos, na medida do possível, o prédio abandonado. Comprovada a viabilidade técnica, decidi que utilizaríamos de preferência o material já disponível, adquirindo fora o mínimo necessário. Assim fizemos em relação ao material elétrico e hidráulico, telhas, tijolos etc. Quanto à mão de obra, utilizamos o tempo parcial de alguns de nossos trabalhadores. Assim, sem prejuízo das obras navais, concluímos as

obras estruturais do novo prédio. Isto feito, parti para o mercado de móveis usados, encontrando moveis de escritório em ótimo estado de conservação por preços irrisórios, o que já era esperado, uma vez que a depreciação desse tipo de mobiliário é sabidamente elevada. Finalmente o prédio ficou pronto e em condições de ser ocupado, permitindo o funcionamento imediato de todos os departamentos, criando-se inclusive uma sala de reuniões para a Diretoria. Muitos anos após ter deixado a INCONAV, soube que o antigo casarão abandonado ainda prestava seus serviços de forma eficiente, protelando-se, por razões econômicas, a construção do novo prédio.

Em julho de 1974, comecei a ser sondado pelo Governo Federal para presidir uma empresa estatal que tinha sede em Belém do Pará, no caso, a Empresa de Navegação da Amazônia S.A. – ENASA, empresa esta vinculada ao Ministério dos Transportes. Surpreso, perguntei-me: por que eu? E a resposta não demorou a vir. A INCONAV, que era uma sociedade anônima, tinha entre os membros de seu Conselho de Administração um General, colega de turma do General Dirceu, então Ministro dos Transportes, que observando o meu trabalho na INCONAV, indicou-me ao General Dirceu como solução para um problema que o afligia: os constantes prejuízos que a ENASA dava ao Governo Federal, o qual subvencionava cerca de 70% de seu orçamento. Soube, então, que o General Dirceu pretendia dar uma última oportunidade para que a empresa equilibrasse suas finanças. Quando da formalização do convite, soube que havia muitos pretendentes ao cargo, mas, como disse o Ministro, não resolveriam o problema. Ele procurava uma pessoa especial e o seu colega de turma, Conselheiro da INCONAV, garantiu-lhe que eu seria essa pessoa.

Assim, em 29 de julho de 1974, o Presidente Ernesto Geisel baixou Decreto nomeando-me Diretor-Presidente da Empresa de Navegação da Amazônia S.A., cargo que desempenharia juntamente com o de Presidente do Conselho de Administração. Na ocasião, me fora garantido "carta branca" para agir, o que pude comprovar em diversas ocasiões, quando necessitei, e recebi integral apoio, tanto do Superintendente da Marinha Mercante, Comte. Manoel Abud, quanto do Ministro dos Transportes e do próprio Presidente Geisel.

Vale aqui resumir o que era a ENASA e o que ela representava para a região.

A ENASA era uma empresa estatal federal, sociedade anônima de capital misto, de direito, mas, de fato, uma empresa pública, uma vez que a União detinha 100% de seu capital social. Seu objetivo social era a navegação, atuando no transporte de passageiros e carga, possuindo para tanto uma frota de 110 navios, entre navios mistos (passageiros e carga), empurradores e chatas. Para manutenção dessa frota, possuía um grande estaleiro em Belém, com 17 prédios industriais, 3 carreiras de concreto armado e 2 diques flutuantes, e um estaleiro de menor porte em Manaus. A sua área de atuação alcançava 54% do território nacional. O Governo definia como sua principal atividade o transporte de "ribeirinhos", assim chamadas as pessoas de baixa renda que habitavam as margens dos rios amazônicos, que, para maioria deles, representavam as únicas vias de acesso para seus deslocamentos. Por isso, essa atividade era considerada vital para a integração regional, existindo, de forma organizada, desde 1852, quando o Barão de Mauá constituiu a primeira grande empresa de navegação da região, sendo a ENASA sua herdeira, após longo período de sucessivas transformações, que incluíram empresas inglesas e estatais nacionais de naturezas diversas. Essa obrigação assumida pelo Governo Federal era, sem dúvida, a principal razão para o crônico déficit de aproximadamente 70%.

Como se pode imaginar, a ENASA e suas predecessoras não eram geridas com a adequada visão empresarial, quedando-se à mercê das influências políticas locais. Esse fato indesejável, no entanto, não chegava a preocupar seus dirigentes, uma vez que as subvenções governamentais, todos os anos, cobriam os "buracos" orçamentários. Não obstante, há que se reconhecer que, apesar dessa situação, instalada há mais de um século, o transporte dos "ribeirinhos" era feito com regularidade, garantindo-se assim o papel social das empresas que se sucederam na importante tarefa de promover a integração regional.

Analisando a situação da ENASA, montei um plano de trabalho para a minha gestão, estimada em aproximadamente 5 anos (período

de um mandato presidencial, à época). Esse plano visava fundamentalmente a recuperação financeira da empresa, sem prejuízo de suas obrigações econômicas e sociais.

Estudando, na época, a história recente da empresa e os aspectos que levaram aos sucessivos insucessos de seus gestores e, ainda, as razões que provocaram seus afastamentos em curtos espaços de tempo, cheguei à conclusão que meu plano só teria possibilidade de êxito no caso de eu permanecer à frente da empresa por um período mais longo, no caso, os 5 anos que mencionei. Olhando a missão por esse lado, montei algumas estratégias voltadas à minha aceitação por parte dos políticos locais (principalmente dos estados do Pará e Amazonas), da imprensa desses dois estados e da opinião pública em geral.

Vou tentar resumir, em poucas palavras, em que consistia esse "plano de sustentação".

A população local, principalmente de Belém, onde funcionava a sede da empresa, não via com bons olhos a chegada de gestores vindos de outras regiões do país – no caso, eu vinha do Rio de Janeiro. Sabedor disso, decidi ir sozinho, isto é, sem a minha equipe: meu *staff* seria montado com a "prata da casa". Assim, montei minha diretoria, minha assessoria e o corpo gerencial. Na sede, Belém, a grande maioria era paraense e, na filial, em Manaus, a maioria, obviamente, era amazonense. Outra decisão que tomei, foi aproveitar, de início, todos os funcionários em suas funções, do jeito que encontrei ao chegar, incluindo diretores, assessores, minhas secretárias e meu chefe de gabinete. Consegui, assim, ganhar o 1^{0} round, desarmando os espíritos de meus funcionários. Minha atitude surpreendeu aqueles que aguardavam, apreensivos, pelas mudanças, naturais nessas ocasiões.

Mas a paz esperada – e necessária – não estava garantida; nas Assembleias Legislativas e Câmaras Municipais, "as baterias" estavam voltadas para mim. E a imprensa local, por sua vez, estava ávida por veicular notícias que retratassem o embate entre políticos locais e representantes federais dos Governos Militares. Eu já esperava por isso. Sabia que receberia muitas pressões e, por isso, coloquei em prática uma "política de boa vizinhança", procurando cativar

progressivamente a simpatia da imprensa e da opinião pública. O primeiro passo foi demonstrar respeito às instituições locais e aos hábitos, costumes e tradições regionais. Meu grande aliado seria o tempo. Tinha convicção, com base em toda a literatura disponível, que, vencidos os dois primeiros anos, meus "adversários" desistiriam das críticas e os elogios começariam a surgir, oriundos de diversos segmentos da sociedade, demonstrando de forma inequívoca que eu tinha sido assimilado por essa sociedade, não sendo mais um "corpo estranho". E tal fato realmente aconteceu, permitindo-me "governar" com tranquilidade, voltando todas as minhas atenções para o "plano de recuperação" da ENASA.

Na realidade, o plano de recuperação já estava em andamento desde o início da minha gestão, e até mesmo antes, quando fiz meus primeiros contatos com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. O IPT, como era conhecido, por intermédio de seu Departamento de Engenharia Naval, seria parte importante em todo o processo de renovação da frota de navios da ENASA, destacando-se os projetos dos navios de passageiros para a linha Belém-Manaus. Eu precisava contratar engenheiros navais, mas os mesmos não estavam disponíveis na Amazônia, e o que era mais sério: a tabela salarial da ENASA não alcançava os níveis praticados no mercado da construção naval, tirando-me a possibilidade de contratar engenheiros navais em qualquer parte do país. Foi então que tive a ideia de estabelecer um "contrato guarda-chuva" com o IPT que permitisse não só desenvolver projetos navais como também contar com o concurso de engenheiros, das mais diversas especialidades, sempre que as necessidades se apresentassem.

Uma das minhas ideias no projeto de recuperação era, além de otimizar a frota em ralação ao transporte de passageiros e carga, abrir o objetivo social da empresa, até então restrito ao transporte fluvial, incluindo mais dois objetivos, a saber: a construção naval e o reparo naval. Com essa ampliação do objetivo social, incluindo duas atividades rentáveis, a ENASA poderia, progressivamente, ir abrindo mão das subvenções governamentais, subsidiando as atividades de cunho social com seus próprios recursos. Como já mencionei, a capacidade industrial da ENASA era muito boa e estava sendo subutilizada, limitada unicamente à manutenção da frota própria.

Em relação à construção naval, a minha intenção era não concorrer diretamente com os estaleiros locais e sim contribuir para o desenvolvimento tecnológico da região, participando de licitações para obras de grande complexidade, que não se encontravam à altura dos estaleiros locais. A primeira vista, pode parecer um sonho megalomaníaco, mas, na realidade, era perfeitamente exequível – e a história mostrou isso. Eu contava com a experiência científica dos engenheiros do IPT e com a minha experiência prática, adquirida no maior centro de excelência na construção naval à época, o Rio de Janeiro. No auge da atividade de construção naval, o estaleiro de Belém trabalhava em três turnos, medida necessária ao cumprimento dos cronogramas das obras contratadas. Dentre as obras contratadas na minha gestão, gostaria de destacar a "jumborização" de um navio da Petrobrás, obra de grande complexidade, que envolve o seccionamento da quilha, a "espinha dorsal do navio", e a inclusão de um corpo central, aumentando-se dessa forma o comprimento e a tonelagem de porte bruto do navio. Uma obra dessa natureza jamais poderia ser realizada na Amazônia, à época, sem o suporte do IPT e o concurso dos engenheiros navais colocados à minha disposição.

Em relação à reparação naval, a minha atenção voltava-se para a grande frota pesqueira de oceano, baseada no litoral norte, carente de um pronto e eficiente atendimento, à altura de suas necessidades técnicas e comerciais. Como esperado, os resultados foram satisfatórios para ambas as partes.

A linha Belém – Manaus era, de longe, a de maior movimentação de passageiros e carga, merecendo, por isso, toda atenção em nosso projeto de renovação da frota, constituída, em sua totalidade, de navios mistos construídos na Holanda e já com suas vidas úteis vencidas. Não restava dúvida então que esses navios, apesar de prestarem ainda bons serviços, precisavam ser substituídos. A definição dessa nova frota ficaria a cargo do IPT, que dispunha de excelentes instalações para realizar as simulações e testar os protótipos nos tanques de provas.

A primeira parte do estudo concentrou-se na definição do tipo de navio: uni-casco ou bicasco.

Só para refrescar a memória dos colegas, vou lembrar, em poucas palavras, as principais vantagens e desvantagens de um e de outro: (a) para uma mesma tonelagem de porte bruto, o catamarã utilizaria 20% menos de potência propulsiva; (b) o catamarã é uma embarcação mais estável, o que permite reduzir o tempo de carga e descarga nos portos, dispensando os "planos de estiva"; (c) pela sua grande estabilidade, o seu uso é desaconselhável para navegação em águas agitadas por duas razões: o rápido retorno à posição vertical gera desconforto aos passageiros e o grande esforço torcional, criado pelos dois cascos, exige a colocação de reforços estruturais; (d) por calar mais do que um uni-casco de mesmo deslocamento, sua utilização só é recomendada em águas profundas; (e) apesar de ser vantajoso, em relação ao uni-casco, em águas tranquilas e profundas, o catamarã não é aconselhado diante de rios estreitos e/ou sinuosos.

Diante do que foi dito, para navegar na calha principal do Rio Amazonas, o catamarã mostrou-se ser o mais adequado. Decidida essa parte, partiu-se para o estudo econômico, chegando-se a conclusões importantes, em função da demanda de carga e passageiros (turistas e ribeirinhos), concluindo-se pela construção de cinco navios: três na versão popular, para transporte de ribeirinhos, acomodados em redes, e dois na versão turismo, para transporte de turistas e passageiros de primeira classe, acomodados em camarotes. Estruturalmente, esses cinco navios seriam iguais, contendo idênticas acomodações para tripulantes e mesmo espaço de carga. Em relação aos modelos anteriores, os novos navios teriam menor capacidade de carga, acondicionada em armazéns e não em porões, o que propiciaria maior giro na rota Belém–Manaus–Belém, devido principalmente ao menor tempo de permanência nos portos.

Definidos os navios da nova frota, o IPT desenvolveu os projetos para realização dos contratos de construção. Com o "aprove-se" do Ministro dos Transportes, coube à SUNAMAM definir o estaleiro que tivesse disponibilidade e o perfil mais adequado para a execução das obras, uma vez que as mesmas seriam financiadas com recursos do Fundo de Marinha Mercante e enquadradas no II PCN (segundo Plano de Construção Naval). A escolha de um mesmo estaleiro para executar as cinco obras, prática normal à época, tinha por finalidade

reduzir o tempo e o custo da obra, na medida em que, em função da seriação, o tempo para desenvolvimento do projeto de construção ficaria diluído entre as cinco obras, estruturalmente iguais.

Finalmente, os contratos para a construção dos cinco novos navios foram assinados. Na minha estimativa, a entrega desses navios só ocorreria após o final de minha gestão, que, apesar de não ter prazo para terminar, estava, como de costume, condicionada ao período de governo do Presidente da República. E assim aconteceu, e, em 04 de maio de 1979, eu deixava a Presidência da ENASA e de seu Conselho de Administração. O primeiro catamarã da série só entrou em operação em 1981. De fato, eu não recebi os navios que planejei e construí, mas, em 1987, quando já residia e trabalhava em Brasília, recebi o honroso convite do então Presidente da empresa para realizar uma viagem a bordo de um dos catamarãs turísticos, no circuito Belém–Manaus–Belém. Após a viagem, a bordo do navio, atracado no Porto de Belém, fui alvo de homenagens por parte de autoridades civis e militares, sendo na ocasião descerrada uma placa de bronze.

Voltando ao período de gestão à frente da ENASA, gostaria de acrescentar que muitas outras ações planejadas foram cumpridas com êxito, tendo eu a oportunidade de colaborar, não só para a recuperação financeira da empresa, como também para o desenvolvimento social e urbano de algumas localidades. Assim, como previsto de início, o período de críticas a minha pessoa foi superado e os elogios que advieram superaram as minhas expectativas. Recebi alguns títulos honoríficos, como o de Honra ao Mérito, concedido pela Assembleia Legislativa do Pará, e o de Cidadão Belenense, concedido pela Câmara Municipal de Belém, ambos propostos por políticos do MDB, partido de oposição aos Governos Militares, o que só reforçava a minha certeza de que tinha sido aceito pela sociedade local. Além disso, orgulhava-me de possuir um bom trânsito entre os políticos, tanto da ARENA como do MDB, tanto em Belém quanto em Manaus. Maior prova de aceitação me foi dada quando, antes de uma sucessão governamental, o meu nome foi especulado pela imprensa paraense como futuro Governador do Pará. Tudo não passou de uma especulação, embora fundamentada. Fato é que, desse dia em diante, ganhei muitos ”novos amigos” (risos).

Como disse, em 04 de maio de 1979, deixei a Presidência da ENASA. Com a ascensão do General Figueiredo à Presidência da República, o novo Ministro dos Transportes, Dr. Eliseu Rezende, convidou-me para trabalhar em Brasília, dizendo-se satisfeito em poder contar com a minha colaboração na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, empresa pública federal, do âmbito de seu ministério. Assim, ao invés de regressar para o Rio, fiz minha mudança para Brasília e, em 01 de agosto do mesmo ano, assumi minhas novas funções na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Mas, por que GEIPOT? Essa sigla pertencia ao antigo Grupo de Estudos para a Integração das Políticas de Transportes, o qual deu origem à empresa em questão, que apesar da nova razão social conservou a mesma sigla.

Minha permanência no GEIPOT foi longa e muito proveitosa, em todos os sentidos. Lá permaneci até 23 de setembro de 1993. Internamente, exerci diversos cargos e funções e, externamente, participei de muitas comissões, representações e grupos de trabalho. Tanto interna como externamente, as minhas atividades quase sempre estavam ligadas às minhas experiências anteriores, vividas na construção naval, no transporte aquaviário em geral e, mais especificamente, na navegação interior.

O quadro técnico do GEIPOT era composto, fundamentalmente, por engenheiros e economistas, especialistas nas diversas modalidades de transporte, muitos deles com cursos de especialização, mestrado e doutorado feitos no exterior. A empresa prestava assessoramento permanente ao Ministério dos Transportes - MT e, eventualmente, aos órgãos a ele vinculados, como, SUNAMAM, PORTOBRÁS, DNER e RFFSA. Além disso, desenvolvia grandes projetos de transporte, nas diversas modalidades e na intermodalidade. Desenvolvia projetos temporários e permanentes. Dentre os chamados projetos permanentes, vale lembrar o POT, um mapa geral de todo o Brasil identificando os pontos de origem e destino de todas as cargas movimentadas. Esse projeto servia de base para o desenvolvimento de todos os demais projetos da empresa. Outro projeto permanente a destacar era o Anuário Estatístico de Transportes, documento completo que envolvia todas as modalidades. O GEIPOT disponibilizava esse anuário a todos os

órgãos públicos, além de profissionais e empresas privadas de planejamento que dele necessitassem. O GEIPOT mantinha ainda convênio com as principais universidades e instituições internacionais de pesquisa nas diversas modalidades, as quais desenvolviam estudos de veículos, vias e pontos de transbordo e integração modal.

No GEIPOT, internamente, além de ter chefiado diversos projetos, ocupei, concomitantemente, cargos executivos do organograma da empresa, como por exemplo: Chefe do Setor de Marinha Mercante, Coordenador da Coordenadoria Aquaviária, Gerente de Desenvolvimento e Diretor de Pessoal. Cada modalidade tinha seu Departamento específico. Ao de Transportes Aquaviários, vinculavam-se os especialistas em navegação (longo curso, cabotagem e interior), em portos marítimos e interiores, em vias navegáveis interiores e em construção naval. Eu, particularmente, era consultor para os assuntos ligados à construção naval e à navegação interior, aí também incluído o transporte hidroviário urbano.

Externamente, participei de muitas comissões, representações, grupos de trabalho e missões diplomáticas. Apenas para exemplificar, sito algumas atividades externas que desempenhei: Presidente da Comissão de Transporte Hidroviário Urbano da Associação Nacional de Transportes Públicos, Membro do Conselho Superior da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, Delegado do Brasil no Tratado de Cooperação Amazônica – Peru, Delegado do Brasil no Tratado de Cooperação Amazônica – Equador, Representante do MT na Comissão Interministerial para Recursos do Mar e Membro do Grupo de Trabalho para a elaboração do Documento Normativo de Serviços do Mercosul.

Além das funções assumidas por força de minha vinculação com o MT e GEIPOT, exerci outras de caráter sociopolítico, como as de Vice Presidente do Centro de Estudos Políticos e Sociais – CEPS, sociedade civil de caráter cultural, com sede em Brasília.

Consultor Legislativo e Empresário

Em 20 de setembro de 1993, assumi, por concurso público, o cargo de Consultor Legislativo da Câmara Legislativa do Distrito Federal – CLDF, deixando, obviamente, minhas antigas funções no

Poder Executivo junto ao MT e GEIPOT. No entanto, toda a minha experiência acumulada ao longo de anos de serviço ser-me-iam extremamente úteis no desempenho de minhas novas funções, agora no Poder Legislativo.

Consultor Legislativo é o cargo mais elevado na estrutura de qualquer casa legislativa, uma vez que a este compete a elaboração dos projetos legislativos de iniciativa parlamentar, dando-lhes a vestimenta adequada em termos de conteúdo e forma, sempre em obediência aos preceitos constitucionais, legais e regimentais. Como é sabido, aos parlamentares e seus assessores cabe tão somente a elaboração das proposições, em forma de minuta, sendo estas passadas a um dos Assessores Legislativos, independente da vinculação partidária dos proponentes, razão pela qual, os Consultores Legislativos não podem manifestar suas preferências ideológicas ou partidárias, e nem serem escolhidos pelos parlamentares.

Para o cargo de Consultor Legislativo da CLDF, o edital do concurso exigia que os candidatos manifestassem previamente os seus interesses pelas especialidades, uma vez que havia algumas opções. Eu escolhi a "genérica", evitada pela maioria dos candidatos por representar uma espécie de "salto no escuro", pois qualquer pergunta sobre qualquer assunto poderia ser feita no concurso (as provas eram diferentes, em função da especialidade escolhida pelo candidato). E por que eu escolhi a "genérica"? Exatamente pela minha eclética experiência profissional, um misto de administração (pública e privada), engenharia, economia, direito, política, comércio, relações internacionais, segurança nacional e diplomacia; e deu certo.

A minha experiência no Legislativo foi extremamente gratificante, permitindo-me, por um lado, disponibilizar a minha experiência anterior e, por outro, consolidar alguns conceitos ainda latentes, relativos às áreas do Direito, notadamente o Administrativo e o Constitucional, e às Finanças Públicas, além, obviamente, de passar a dominar a condução de processos legislativos. Gostaria de citar um projeto legislativo que orientei desde as etapas iniciais: a criação do Porto Seco de Brasília.

Ainda na ativa, e vinculado a CLDF, fui requisitado pelo Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo – MICT para o exercício de cargos de confiança em nível superior. Em 24 de julho de 1995, fui nomeado Coordenador Geral do Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Turismo e, em 08 de setembro desse mesmo ano, nomeado substituto do Diretor daquele Departamento.

Em 26 de dezembro de 1995, fui nomeado Diretor do Departamento de Planejamento e Desenvolvimento de Serviços (nível DAS 5) e, em 24 de janeiro de 1996, por Decreto Presidencial, substituto do Secretário de Comércio e Serviços do MICT (nível DAS 6).

O Departamento de Serviços tinha por finalidade precípua coordenar, fiscalizar e definir normas e políticas para todas as atividades de serviços desenvolvidas em território nacional. Dentre as Coordenadorias subordinadas ao meu Departamento, gostaria de destacar as de "Câmaras Setoriais" e a do "Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade – PBQP".

Destaco aqui algumas participações que tive em atividades externas, representando o MICT: Integrante do Projeto Calha Norte, que reunia vários Ministérios e tinha por finalidade assegurar a presença estratégica do Brasil ao longo da fronteira norte; Membro do Conselho Nacional de Transportes Urbanos; Membro da Comissão instituída pela Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República para o estudo dos Corredores de Transportes Bi oceânicos; Integrante do Grupo de Trabalho sobre o Registro Especial Brasileiro de embarcações; Representante do Brasil ao Seminário da OCDE, em Paris, sobre Políticas Públicas e Práticas de Transporte Marítimo, na qualidade de *full participant*.

Permaneci no exercício de cargos de confiança de nível superior junto ao MICT até 22 de novembro de 1996, pouco depois de a Ministra Doroteia Werneck ter transmitido o cargo ao novo Ministro, Francisco Dorneles. Nos casos de substituição de Ministros, os cargos mais elevados são os primeiros a ser substituídos. Como eu já estava aposentado desde março daquele ano, resolvi deixar Brasília e ir para

Ituiutaba, cidade natal de minha esposa, situada no Pontal do Triângulo Mineiro, a 130 km de Uberlândia.

Minha esposa e eu, já há algum tempo, nutríamos o interesse de trabalhar, quando aposentados, no segmento de turismo. No primeiro semestre de 1995, minha esposa aposentou-se. Particularmente, ela tinha ainda outro interesse: o de, um dia, voltar para Ituiutaba. Assim, levando em conta as duas vontades em jogo, decidimos abrir uma agência de viagens em Ituiutaba. Dessa forma, ela poderia, ao mesmo tempo, desenvolver a atividade de turismo e curtir a cidade, a família e as antigas amizades. Assim, em 1º de julho de 1995, nasce a primeira agência de viagens da cidade: a Aidatour Viagens e Turismo Ltda., com o objetivo de atender a todas as demandas turísticas, nacionais e internacionais. Os sócios fundadores foram: a Aida, minha esposa, a Maria Aparecida, minha cunhada, e eu. A Aidatour, que este ano completou 21 anos, não está mais sozinha em Ituiutaba, mas ainda é a mais importante agência de viagens, constituindo-se ponto de referência na cidade. Em 2008, recebemos uma proposta de compra da empresa por parte de alguns membros de uma tradicional família de Ituiutaba. Concluídas as negociações, em 18 de julho de 2008, assinamos o contrato de compra e venda. Os novos proprietários solicitaram – e nós concordamos – que a empresa continuasse a se chamar Aidatour, nome já bastante conhecido e respeitado, tanto pela população local como pelo mercado de turismo, nacional e internacional. A essa altura, já tínhamos, a Aida e eu, criado mais duas empresas de turismo: a Cardinal Viagens, Turismo e Representações Ltda., operadora internacional, e a CF Viagens e Turismo Ltda., agência de viagens, ambas sediadas na cidade de Uberlândia. A Cardinal encontra-se desativada, enquanto a CF continua operando a pleno vapor, sob a direção de um de nossos filhos.

Como mencionei, a Aidatour foi fundada em 1º de julho de 1995. Minha esposa mudou-se logo para Ituiutaba com dois de nossos filhos: o Clovis e a Mimsey Elizabeth, ambos em idade escolar. Nosso filho mais velho, o Alexey, continuou morando em Brasília ainda por muitos anos. Em janeiro de 1997, foi a minha vez de ir para Ituiutaba.

Logo que cheguei a Ituiutaba, não me envolvi diretamente com o turismo, deixando que minhas duas sócias tocassem o negócio sem a minha presença. Dediquei-me então à realização de cursos, fazendo uma parceria com uma promotora de eventos, a qual ficou encarregada da condução das áreas comercial, administrativa e financeira, cabendo a mim as tarefas de ministrar as aulas e elaborar o material didático. Além dos cursos oferecidos ao público, fui muitas vezes solicitado a ministrar treinamentos em grandes empresas e órgãos públicos. Dentre os cursos oferecidos ao público, gostaria de destacar: Etiqueta, Protocolo e Cerimonial; Marketing Pessoal; Boas Maneiras e Trato Social; Oratória; Comunicação Verbal; Organização de Eventos.

Durante meu tempo de permanência em Ituiutaba, além de minhas funções de empresário, professor e palestrante, exerci as de Conselheiro da Federação das Indústrias de Minas Gerais – FIEMG e as de Membro Titular do Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico.

Residindo em Ituiutaba, e diante do crescimento da Aidatour, fui, pouco a pouco, me envolvendo com os assuntos de turismo e, passados alguns anos, já estava trabalhando dentro da Agência, ajudando as minhas sócias. Decidi, então, acrescentar mais uma profissão ao meu currículo. Inscrevi-me em um curso credenciado pelo MEC, no Rio de janeiro, voltado à formação de Guias de Turismo. Então, aproveitando o "embalo", resolvi fazer logo os três níveis possíveis: Guia Regional Rio de Janeiro, Guia Nacional com Mercosul e Guia Internacional. Na verdade, eu já possuía conhecimento suficiente para acompanhar grupos de turistas, mas, para mim era importante possuir os registros profissionais na Embratur e no Ministério do Turismo. Como eu possuía um bom conhecimento de idiomas estrangeiros, como inglês, francês, espanhol e italiano; coloquei-me à disposição das empresas para, preferencialmente, levar grupos de turistas ao exterior. Dessa forma, pude ajudar muitas vezes, não só a Aidatour, como, principalmente, a Cardinal, nossa Operadora Internacional.

Tanto a Aidatour quanto a CF Viagens são agências de viagens que sempre estiveram filiadas a Associação das Agências de Viagens

do Triângulo – AVIT. E eu, em função de minha ligação com ambas, sempre participei da AVIT, ora como Diretor, ora como Conselheiro. Atualmente sou membro do Conselho Deliberativo da entidade, representando a CF Viagens.

A Minha Família

Aida Maria de Freitas é minha atual esposa e nossos filhos Alexey Rickmann Winklewski de França (07/07/1972), Clovis Rickmann Winklewski de França (27/04/1978) e Mimsey Elizabeth Rickmann Winklewski de França (06/12/1980), são todos de meu primeiro casamento.

Eu, minha esposa, nossos três filhos e nossos quatro netos, todos, atualmente, moramos na cidade de Uberlândia, Estado de Minas Gerais. Alexey, nosso filho mais velho, continua solteiro. O Clovis, nosso filho do meio, casou-se em 2010. Thaiane de Andrade Mendonça (31/03/1982) é sua esposa e o casal possui dois filhos: Enzo Mendonça Winklewski de França (27/10/2012) e Sophia Mendonça Winklewski de França (05/05/2014). E nossa filha caçula, Mimsey Elizabeth, casada com Thiago Kiapine Brazão (26/11/1981), possui dois filhos: Sandro Winklewski Silveira (05/12/2003), do primeiro casamento, e Patrick Winklewski Brazão (14/01/2013), do segundo casamento.

Esta é minha história de vida.

Uberlândia, MG, em 15 de setembro de 2016.

Figura 13: O casal Magalhães e Vanda.

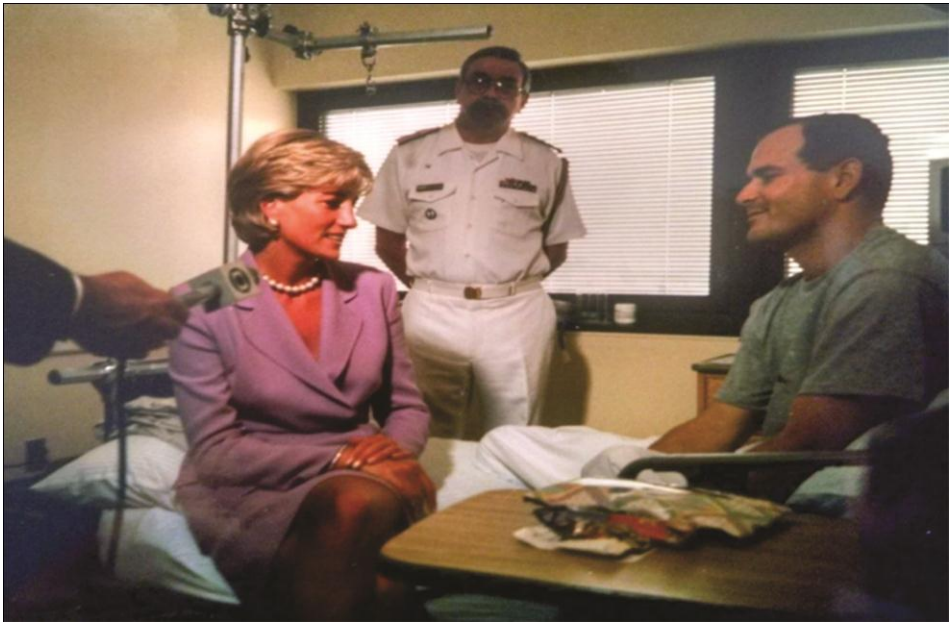

Figura 14: Lady Diana em visita humanitária.

Figura 15: Resgate de refugiados no Mediterrâneo, pela Corveta Barroso em 2015.

Figura 16: Na manhã seguinte ao resgate no Mediterrâneo, pela Corveta Barroso em 2015

Figura 17: Corveta Barroso, construída no Brasil em 2002.

A Grandeza dos Pequenos Gestos

Marcelo Ozorio Rosa, CMG (Ref°)

1. Introdução

O presente texto trata de três temas: a ginástica cerebral, a serendipidade e um estudo de caso sobre a grandeza dos pequenos gestos.

2. A ginástica cerebral

Recentemente li um artigo sobre a ginástica cerebral, que consiste numa variedade de procedimentos que exercitam os neurônios no cérebro e ajudariam a prevenir ou retardar a ocorrência do Mal de Alzheimer. Segundo o artigo, o cérebro é como um músculo; mas diferentemente dos músculos que dão sustentação ao corpo e podem ser trabalhados repetida e exaustivamente numa academia, o cérebro necessita de desafios, de novidades. Seja a leitura: ela ativa inúmeras áreas importantes do cérebro, uma vez que para decifrar uma frase, os neurônios terão de resgatar as regras gramaticais aprendidas há muito tempo; para prosseguir com a leitura, a memória terá de armazenar o conteúdo já lido; e para compreender o texto todo, precisará haver um resgate na memória

de todo o conhecimento básico adquirido ao longo da vida. Exercícios variados de memória, leitura, palavras cruzadas, propor-se desafios, conversar, envolver-se, etc., são exemplos dessas atividades, assim como a pesquisa, aprofundamento e interpretação de fatos ocorridos passadas várias décadas. Ao realizar um desses exercícios de ginástica cerebral, acredito ter feito uma descoberta interessante, que gostaria de compartilhar com nossos colegas.

3. A Serendipidade

De acordo com a Wikipédia, o termo Serendipidade, também conhecido como Serendipismo, Serendipitismo ou ainda Serendipitia, é um anglicismo que se refere às descobertas afortunadas feitas, aparentemente, por acaso.

A história da ciência está repleta de casos que podem ser classificados como serendipismo. Arquimedes, o grande matemático e inventor grego da antiguidade, tomava seu banho imerso em uma banheira quando descobriu um dos princípios fundamentais da hidrostática, que seria conhecido futuramente como o Princípio de Arquimedes. E já na nossa época, Alexander Fleming descobriu a penicilina, primeira droga capaz de curar infecções bacterianas, igualmente por acaso. A serendipidade acontece frequentemente na nossa vida diária, a ponto de ter originado o dito popular "atirou no que viu, acertou no que não viu". Obviamente, para cada caso relevante de serendipidade acontecem outros milhões que nos passam despercebidos, por insignificantes.

4. Como tudo começou

Na tentativa de organizar documentos antigos do início dos anos 90, encontrei alguns manuscritos de nosso colega Knaack, que nos deixou prematuramente faz alguns anos. Resolvi, então, desenvolver um exercício de ginástica cerebral, resgatando a memória do período em que trabalhamos juntos numa firma localizada em Del Castilho, subúrbio da Central, e envolvida no desenvolvimento do sistema de armas das corvetas da Classe Inhaúma. O Knaack era o "caverna mestra" dessa empresa, constituída para prover o conteúdo nacional obrigatório (índice de nacionalização) dos sistemas contratados ao fornecedor inglês. Qualificado pela profícua experiência acumulada no recebimento da

Fragata Niterói, como Chefe do Departamento de Operações (CheOpe), o Knaack, já na reserva, fez parte do grupo de analistas e programadores da recém criada firma, que trabalhou por mais de dois anos na Inglaterra (Bracknell) na fase inicial do desenvolvimento do software do novo sistema de armas.

As fragatas da Classe Niterói constituíram um gigantesco salto tecnológico e formidável desafio para a Marinha, sendo os primeiros navios de superfície da MB dotados de sistemas de controle de informações táticas e de armas totalmente digitais. E o Knaack saiu-se muito bem, mercê de algumas características pessoais nem sempre percebidas pelos que com ele conviviam. Superficialmente, era notado por sua ironia, irreverência, quase deboche, e humor ácido.

Mas poucos conheciam suas qualidades de inovador, perfeccionista, do profissionalismo, lealdade e generosidade, o que, aliás, só tive ideia de sua verdadeira dimensão mais de duas décadas após termos convivido naquela firma. Uma de suas mais notáveis características era o foco – as coisas que ele decidia por fazer, realizava-as com incrível perfeição. Quem se lembra do Knaack na pista de obstáculos da Escola Naval, subindo o cabo em esquadro perfeito, só com os braços e no "Padrão Araujo Filho", mesmo sem ser atleta de destaque? Por outro lado, já ouvi vários comentários críticos sobre a coleção de revistas Play Boy que ele mantinha, irreverentemente, sobre a mesa de trabalho no CAAML, mas nenhuma menção aos excelentes cursos e aulas cuidadosamente por ele montados naquele centro.

5. O dia a dia

Durante um bom período convivemos na mesma sala, e foi uma época realmente divertida. O Knaack trabalhava no desenvolvimento da então chamada IHM (Interface Homem-Máquina), que, a grosso modo, transformava os comandos operacionais em comandos de software do sistema. O trabalho demandava enorme paciência e meticulosidade; cada comando era individualmente formulado, testado, corrigido, validado e integrado a um módulo do programa, o que se repetia nos vários níveis do software. Nosso colega sempre era o primeiro a chegar à empresa, por volta das 7 horas da manhã;

dizia-se, para aproveitar uma das poucas vagas cobertas de garagem disponíveis no prédio, onde guardava seu reluzente Escort XR–3 conversível, top de linha na época. Quando eu entrava na sala, depois das 8 horas e dentro do *flex-time*, o Knaack já estava trabalhando a todo vapor, escrevendo seus comandos com a canhota, e fumando compulsivamente com a mão direita. Geralmente rosnava algum cumprimento, ironizando o horário de chegada ou outro assunto qualquer, e mergulhava de volta ao trabalho, só interrompido para atender a algum dos analistas e programadores da equipe de desenvolvimento de software. Ao final do dia, arrumava e limpava cuidadosamente sua mesa, inclusive com lustra-móveis, se despedia de forma afável e ia embora.

Mas, hoje percebo, ele tinha uma enorme sensibilidade em identificar se alguma coisa estivesse errada com os colegas de trabalho. Nesse caso, após os rosnados e alfinetadas de sempre, se aproximava e perguntava: "o que está pegando, cara. Posso te ajudar!" E ali se engajava para auxiliar quem fosse, de forma espontânea e amiga, até o equacionamento da tal dificuldade. Encaminhado o problema, ele te dava uma sacaneada e imergia novamente na sua IHM.

6. Estudo de caso

A empresa contava com funcionários que prestavam serviços na sua sede, em Del Castilho, como também em várias organizações da Marinha – CASNAV, IPqM, navios, etc., e assim passávamos meses sem encontrar muitos deles. Sempre achei curioso existir um grupo de analistas e programadores que tratava o Knaack com enorme afeto e deferência, fora do comum. Nas festas de final de ano, vários deles cruzavam o salão especialmente para abraçar nosso colega, sendo que algumas moças vinham inclusive tirá-lo para dançar. Conforme a pesquisa desenvolvida dentro do presente exercício de ginástica cerebral, cheguei à conclusão de que todas essas pessoas fizeram parte do primeiro grupo da empresa residente na Inglaterra, como participantes da fase inicial do desenvolvimento do software das corvetas.

Na época, não havia comunicações por Skype, o DDI e passagens aéreas eram de custo muito elevado, parte do cenário de

um mundo não globalizado. Assim sendo, a comunicação do pessoal com as famílias no Brasil era precária, e as viagens para casa resumidas a uma vez ao ano. Por outro lado, a oportunidade profissional de integrar equipes de desenvolvimento de software em sistemas de controle de tempo real, na Inglaterra, era rara e imperdível, merecendo todos os sacrifícios. Afinal, estávamos nos tempos da reserva de mercado de informática. Vale repetir que isso ocorreu num mundo da era pré globalização, em circunstâncias impensáveis para a época de hoje. Houve o caso, como exemplo extremo, de uma engenheira que deixou os dois filhos pequenos com a família para participar do projeto, ficando sem vê-los por bom tempo!

Nesse contexto situou-se o Knaack, que era o mais velho e experiente de todos; já tinha vivido na Inglaterra e trabalhado com ingleses; conhecia muito bem os sistemas das fragatas (da geração anterior do mesmo fabricante), e a parte operacional; era pai e já tinha sido casado; e, principalmente, escondia uma generosidade sem limites! O grupo morava junto, numa espécie de pensão (guest-house). A falta de opções de lazer, o clima frio, cinzento e a saudade da família afetavam intensamente o pessoal, e muitos pensaram em desistir. Nesses momentos entrava em cena o Knaack, aconselhando, confortando, sacaneando, orientando, estimulando, até peidando, se necessário, mas nunca deixando o desânimo tomar conta do time. E assim transcorreu com pleno sucesso o projeto, que teve sequência com a segunda etapa no Brasil, agora com ingleses integrados às equipes de desenvolvimento do software.

Dessa forma, nosso colega Knaack funcionou como o irmão mais velho e um ombro amigo para aquelas pessoas, a todos apoiando, socorrendo, ajudando, de forma simples e desinteressada, mas contínua e eficaz. Daí ser tão reverenciado pelos colegas mais jovens, mesmo bastante tempo depois. Desconfio que ele nem tivesse ideia do quanto foi importante para a turma! Cada pequena palavra ou gesto de conforto e solidariedade, a aparente rabugice, as observações ácidas, na dose certa, funcionaram e muito, mantendo alta a moral do grupo, até o final do projeto.

Finalmente, vale lembrar que o Knaack sempre surpreendia. Em dezembro de 1993, a companhia associada inglesa quebrou, levando junto nossa empresa, que praticamente fechou. O cenário era de "salve-se quem puder" ou, literalmente, de "abandonar o navio", com as receitas da firma bloqueadas, dezenas de ações trabalhistas, títulos protestados, e por aí vai. No entanto, permaneciam vigentes alguns contratos com entregas próximas, em fase de finalização, que envolviam o Knaack. E não é que nosso colega continuou trabalhando normalmente, com a maior naturalidade, mesmo com a empresa fisicamente fechada, até concluir as entregas, sem a menor garantia de que receberia o pagamento pelos serviços extraordinários prestados em tão difícil situação? Foi, sem dúvida, um gesto silencioso de notável profissionalismo e rara lealdade!

7. Conclusão

Existe uma tendência na nossa sociedade em valorizar os atos grandiloquentes e teatrais, de grande visibilidade. O presente estudo de caso testemunha a grandeza dos pequenos gestos, que geralmente passam despercebidos, mas nem por isso de menor importância, tendo como ator nosso colega, que infelizmente já nos deixou. Minhas sinceras homenagens ao Knaack, com mais de 20 anos de atraso.

O Trágico falecimento do Embaixador

Luiz Sérgio Silveira Costa, VAlte.(Refº)

Quando comandei o NE Brasil, em 1990, Sebastião do Rego Barros era o embaixador do Brasil em Moscou, justo na complexa transição da União Soviética para a Federação Russa. Quando aportamos na longíssima, mas bela, rica e histórica São Petersburgo, o embaixador, sua esposa e o ministro-conselheiro da embaixada lá estavam, para, gentilmente, recepcionar o navio. Eram 11 horas da manhã, e, após os recebermos a bordo, com o cerimonial de praxe, e mostrarmos o navio, fomos para a Câmara do comandante, onde seria servido um coquetel e almoço em homenagem ao embaixador. Era praxe em todos os portos visitados. Não havia sido previsto lugar

para a embaixatriz, pois não se esperava a presença dela no caís, muito menos no navio, já que a experiência da viagem, em vários portos anteriores, mostrava que mulher do embaixador era como cabeça de bacalhau – nunca se viu! Mesmo até em almoços nas embaixadas, só havia homens; elas, mesmo que existissem, nunca compareciam.

Mas, como ela participou até do coquetel antes do almoço, imaginei que seria extremamente descortês não convidá-la para almoçar, ainda mais que se mostrou ser uma pessoa afável e agradável, como o embaixador, mas ele, profissional da diplomacia, cuidadoso, mais contido! Conversei, discretamente, com o oficial mais moderno a compor a mesa sobre esse fato e pedi que ele ficasse pronto a ceder o lugar à embaixatriz, se fosse o caso.

Quando prestes a colocar os comensais à mesa, a esposa do embaixador, com ele a seu lado, veio se despedir de mim! Eu, surpreso, lhe perguntei: – Ué, a senhora não vai almoçar conosco? ao que ela respondeu, meio sem jeito, mas dando a entender que "era o cerimonial do Itamaraty...". Eu, então, repliquei, enfaticamente: – Não, não senhora, aqui não é o Itamaraty, aqui é a Marinha, e a senhora está convidada a almoçar conosco! O embaixador ficou em silêncio, sentiu que o comandante estava firme, era uma determinação militar, e eu imediatamente, com discrição, pisquei o olho para o oficial, que desceu para almoçar na Praça d`Armas.

Sentados à mesa, o cardápio era daqueles itamaratianos, tipo *bouillabaisse, bouef bourguignon, cassoulet, confit, eggs benedict, coulis, magret, paillard, vichyssoise, vol au vent*.....que não se sabe bem o que são, se são frios ou quentes, come-se com garfo ou colher, se cru ou assado....! Lembro-me bem, era filé à Waldorf, um filé, frito antes, e depois amarrado com barbante especial e envolvido por uma massa, tudo adiante levado ao forno, para assar, como se fosse um sanduíche fechado, mas de massa. Coisa chique, mas trabalhosa! Imaginando que os visitantes, em *Moskva*, entregues aos diários e indefectíveis **РУССКАЯ КУХНЯ, варенье**....., ou seja, *blinis*, arenques, *strogonoffs*, sopas de beterraba ..., deveriam estar saudosos da comida brasileira, chamei meu despenseiro, discretamente, e perguntei qual era o prato lá de baixo, da guarnição, do rancho dos

marinheiros. Era rabada, aquele néctar dos deuses! Perguntei, então, ao embaixador, esposa e ao ministro se, em vez, ou além do Waldorf, não estariam com saudades da nossa comida, uma "rabada à São Petersburgo", com arroz, polenta e agrião, e, se quisessem, feijão preto! A aceitação foi geral, e o Waldorf levou cartão vermelho, foi desapegado, substituído pelo nosso maravilhoso acepipe. A embaixatriz ficou tão feliz que, no dia seguinte, enviou-me um cartão com seus agradecimentos, e uma *matrioska* para que eu entregasse, como presente, à minha esposa. Está aqui em casa!

Em época em que as mulheres sofrem agressões, em que o Brasil, lamentavelmente, é o 5º pais do mundo em violência contra a mulher, em tempos do movimento #AgoraÉqueSãoElas, em que as mulheres expõem suas lutas contra a opressão, a Marinha, pelo contrário, sempre as considerou e respeitou, tendo sido a pioneira, a primeira Força Armada a admiti-las em seus quadros, e, recentemente, como futuras oficiais, na Escola Naval, a nossa histórica e tradicional academia de formação de oficiais.

E, quem sabe, depois de tantas viagens de instrução, a primeira também a convidar uma embaixatriz, figura difícil nos cerimoniais, para almoçar num de seus navios, e comer rabada vinda do rancho dos marinheiros, em vez de *magret de canard....*

Comme Il faut!!!

A Marinha é única. E especial! Viva a Marinha!!

****

Em tempo: A trágica morte do embaixador nos enche de tristeza, pois foi um excelente profissional da diplomacia e da política brasileira, por também ter exercido cargo público, no Governo FHC, sem que pairassem quaisquer dúvidas sobre a sua dignidade, especialmente na Agência Nacional do Petróleo – ANP, que, no governo do PT, se transformou num feudo do notório Renan Calheiros, pleno de malfeitorias!

As hipóteses policiais são as previsíveis: crime, acidente ou suicídio. Mas, como é que se deixa uma pessoa que tem distúrbios de

equilíbrio subir só, numa cadeira à beira do precipício, ou seja, de uma janela aberta, com parapeito baixo, **no 11º andar?????**

Uma infeliz coincidência: estava com um livro sobre Getúlio às mãos, **quando caiu. Suicídio???**

Nossos sentimentos e condolências à família, especialmente à embaixatriz, hoje de luto, mas que, naquela ocasião, nos alegrou com a sua presença e permitiu que a ela – longe de casa, na fria e imperial Rússia, na estudada e impenetrável diplomacia – pudéssemos proporcionar momentos de alegria, de espontânea e genuína brasilidade, justamente no NE Brasil!

Minha história

Antonio Carlos da Rocha Loures, CF (Refº)

Quando me dei conta, aos 16 anos de idade, estava eu voltado para ingressar no Colégio Naval, interessado somente no Corpo da Armada, prestei concurso em 1956 e por ter imaginado ter feito prova ruim de francês, pensei ter sido reprovado em francês. Deixei de me empenhar na prova de geografia/história. Resultado: aprovado em francês, reprovado em geografia/história.

Mas, isto me serviu de lição e comecei a me preparar para o concurso do ano seguinte. Surgiu um problema: a idade, eu teria que ter 18 anos incompletos até o dia 30 de junho de 1957, ano da matrícula para ingresso no Corpo da Armada. Em 1956, meu pai solicitou à justiça e esta concedeu alterar a data de meu nascimento de 18 de junho de 1939 para 18 de julho de 1939.

No ano seguinte, 1957, lá estava eu fazendo novamente o concurso. Fui aprovado e classificado para o Corpo da Armada.

Tenho a vida marcada por pioneirismo, iniciando, quando com alguns meses de idade, meu pai me levou com a minha mãe para ser apresentado como o neto primogênito, de um pai primogênito e de um avô paterno primogênito. Esta viagem, de Curitiba para o Covó, nas proximidades de Palmas, no extremo sul do Paraná, foi realizada

no lombo de cavalo, nesta época não existiam estradas, somente picadas.

Logo no início da Segunda Guerra Mundial, meu pai foi convocado pelo Exército, era Segundo Tenente da Infantaria no 13º Regimento de Infantaria em Ponta Grossa, Paraná. Eu já tinha uma irmã e um irmão. Meu pai foi promovido a Primeiro Tenente, foi servir no 6º Regimento de Infantaria, Caçapava e depois no 11º Regimento de Infantaria, São João del Rei, quando foi para os campos de batalha da Itália como comandante do 1º pelotão da 5ª Companhia, da qual era o subcomandante, do 11º RI.

A família retornou para Curitiba. Com meu pai nos campos de batalha da Itália. Eu, inocentemente, recortava navios de guerra e pedia para que a minha mãe mandasse os recortes para o meu pai. Ora, parece que a minha vida estava sendo selada: eu teria que ingressar na marinha.

Retornando dos campos de batalha, meu pai prestou concurso para o Banco do Brasil em 1945, aprovado, foi designado para a agência do banco em Cornélio Procópio, norte pioneiro do Paraná. A viagem de trem, a partir de Curitiba, durou dois dias. A cidade era muito pequena, sem calçamento, no verão o pó vermelho quase cobria a cidade e na época das chuvas era a vez do barro vermelho. Éramos chamados de "pé vermelho".

Meu pai foi transferido para Curitiba em 1954, e, em 1955, decidi que iria para a Marinha. Em 1956 prestei o meu primeiro concurso para o Colégio Naval, fui reprovado. Na segunda tentativa em 1957 fui aprovado. Por insistência de amigos que iriam para o Exército, prestei concurso para a Escola Preparatória de Cadetes de Porto Alegre, fui aprovado nos primeiros lugares, mas, optei pelo Colégio Naval.

Nunca fui um bom aluno, nem no Colégio Naval e nem na Escola Naval. Tive alguns percalços durante vida acadêmica. Na Escola Naval fui reprovado no segundo ano, 1960. Superando os azares da vida acadêmica, recebi a espada de Oficial em 1963.

Ao regressar da viagem de instrução em 1964, como Segundo Tenente, fui designado para o CTE Bocaina e no final deste ano fui

designado para o 4º Distrito Naval. Casei em dezembro de 1964 e em janeiro de 1965, recém-casado, fui para a Corveta Iguatemi, Flotilha do AMAZONAS, Belém, Pará. Por mais de cinco meses fui o único oficial a bordo, além do Comandante, exerci as funções de Imediato e todas as demais cumulativamente. No final do ano, a oficialidade estava completa e com excesso de oficiais.

No final de 1965, fui designado para o Curso de Aperfeiçoamento de Hidrografia.

Em 1966 cursei hidrografia com um detalhe curioso: todos os componentes do meu camarote no 3º e 4º anos na Escola Naval: Neiva, Janot, Conti e eu, estávamos cursando o mesmo curso, e nós quatro, terminamos o curso com DISTINÇÃO, respectivamente, em primeiro, segundo, terceiro e quarto colocados no curso.

Fizemos o levantamento de final de curso na baía de Jacuecanga, levantamento pioneiro que iria possibilitar ao estaleiro Verolme lançar ao mar navios graneleiros de porte avantajado e navegar para alto mar com segurança.

No final de 1966 fui designado para o NHi Canopus, em 1967, o navio participou de um abastecimento ao Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT) e de levantamentos hidrográficos no arquipélago de Abrolhos. Neste mesmo ano, o navio foi mandado apoiar a reunião de presidentes de países sul-americanos em Montevideo. Posteriormente o navio retornou para Abrolhos dando continuidade aos trabalhos hidrográficos.

Em novembro de 1967 fui designado para o NHi Argus, que já havia iniciado o levantamento hidrográfico da Zona Franca de Manaus. No final do ano o navio foi para Belém. Eu fiquei em Manaus com mais um marinheiro para prover o apoio aerofotogramétrico nos rios Negro e Amazonas, de acordo com os limites hidroviários da Zona Franca de Manaus. Realizamos o trabalho a bordo de uma pequena embarcação no rio Negro e Amazonas, identificando pontos notáveis nos fotogramas da área.

Encerrado o serviço de apoio aerofotogramétrico, no início de 1968, fomos para Belém e reembarcamos no Argus que retornou para Manaus, fazendo diversas escalas em cidades e vilarejos ao

longo do Rio Amazonas para a instalação de réguas fluviométricas, com o apoio dos ribeirinhos.

O Argus atracou no porto de Manaus em fevereiro de 1968 para iniciar o Levantamento Sistemático do Rio Amazonas, partindo de Manaus para a sua foz. Após estudos liderados pelo nosso saudoso, querido e eterno Comandante Ivaldo Carvalho dos Santos, os trabalhos de campo foram iniciados. Foi estabelecido pelo Comandante Ivaldo que a origem da poligonal ficasse em Manaus, no topo do edifício da Lobras, onde foi fixado um sinal geodésico O Imediato, CT Armando Gonçalves Madeira, iniciou as observações astronômicas em Manaus usando um astrolábio de 60º para determinar as coordenadas da origem da poligonal que seria estendida até a foz do rio Amazonas. A poligonal seria feita por partes: losangos que se uniam uns aos outros por um dos vértices evitando ao máximo as distorções e os desvios do eixo principal.

As sondagens do rio Amazonas tiveram início com uma lancha cedida pela Capitania dos Portos do Estado do Amazonas, e eterna "MAPIÁ". Esta lancha servia tanto para os serviços hidrográficos quanto para moradia dos Oficiais e Praças envolvidos. Uma segunda lancha, totalmente aberta, cujo nome não me recordo, foi muito utilizada em sondagens. Como não tínhamos apoio da aerofotogrametria no rio Amazonas e igarapés, sugeri ao Comandante Ivaldo e ele aceitou que uma linha de sondagem fosse feita bastante junto à margem do rio a fim de que pudéssemos traçar o contorno da margem com alguma precisão.

Até meados de 1968, ainda podíamos contar com o apoio do NHi Argus fundeado no rio Amazonas, nas proximidades do Paraná da Eva e depois próximo ao Paraná da Trindade. Fato curioso aconteceu em uma das vezes em que o NHi Argus suspendeu, a quantidade de vegetação presa na amarra do ferro era muito grande, içando vagarosamente o ferro, subiu uma cobra enorme, provavelmente uma sucuri, que felizmente se desprendeu e caiu no rio.

Outro fato interessante ocorreu a bordo. O saudoso CT Jorge Berutti da Cunha tinha uma mascote: um macaco barrigudo que foi adotado por toda a tripulação. O saudoso CT Dieter Ernst viu o macaco tomando banho de sol em cima de um dos toldos do navio e

para dar um susto no macaco e no Berutti, deu-lhe um empurrão e o macaco assustado acabou caindo no rio. O Dieter, sem titubear, lançou-se ao rio e foi atrás do macaco, pegando-o, nadou para o navio. Ambos foram resgatados sãos e salvos.

Em meados de 1968, o NHi Argus teve uma séria avaria no sistema de propulsão. Com o nosso navio atracado ao cais do porto de Manaus, perdemos o precioso apoio que tínhamos durante os nossos trabalhos. Passamos a dormir na lancha Mapiá, muitas vezes ao relento, raras vezes em alguma casa. Deitar na relva e dormir olhando as estrelas de nosso céu era algo bastante gratificante. Diversas vezes pude apreciar o nosso céu e sonhar com a família longe...

Nosso condutor motorista era o Sargento Ubaldo, um exímio cozinheiro de pratos exóticos: lagarto, cobra, onça, preguiça, tartaruga e outros animais e peixes. Disse ele que serviu no Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade, por diversas vezes e que lá tinha aprendido a cozinhar estas comidas e, principalmente, em diversas praias do litoral onde acampou em comissões hidrográficas.

No final de 1968, me foi determinado efetuar observações astronômicas e calcular os valores do azimute do sol nas cidades de Itacoatiara e de Parintins, com a finalidade de orientar a poligonal que estava vindo de Manaus, tendo o 1SG-HN Roberto como meu auxiliar. Nestas cidades ficamos hospedados em hotéis. Em dezembro, regressamos ao NHi Argus atracado em Manaus.

No início de 1969, o NHi Argus foi rebocado por uma corveta de Manaus para Belém.

No final de março de 1969, em Belém, fui transferido para o 4o Distrito Naval e posteriormente para a Corveta Angostura, da Flotilha do AMAZONAS, poucos dias antes de o Argus ser rebocado para Rio de Janeiro.

A bordo da Angostura tivemos uma nova experiência cartográfica: desenhar croquis dos rios navegados usando a tela do radar, plotando marcações e distâncias; desenhávamos as margens do rio; posicionávamos e plotávamos os valores brutos das sondagens do ecobatímetro, anotando o calado da corveta e a data-

hora da sondagem. Quando já existia uma linha de sondagem, fazíamos uma linha paralela para ampliar lateralmente a calha de navegação do rio. Mais tarde os valores eram partilhados com as demais corvetas.

Neste ano de 1969 fomos de Belém, no Pará, até a o vilarejo de Tamishyacu, no Peru, depois atracamos em Iquitos, rio Amazonas, para o Peru e Maranon, para o Brasil, fazendo levantamento hidrográfico expedito e prestando apoio à população ribeirinha.

Foram dois anos de muitas comissões pioneiras ao longo dos rios Amazonas, Solimões, Oiapoque e outros, prestando apoio à população ribeirinha, transportando materiais diversos para organizações militares e civis. Fazendo levantamentos hidrográficos expeditos nos rios navegados. Representando o país em portos estrangeiros da Colômbia, Peru e Guiana Francesa. Prestando serviços de reboque e desencalhe de navios mercantes e, também, busca de náufragos.

Em janeiro de 1971, fui designado para a esquadra e nomeado Imediato do Navio Varredor Jutaí, recebendo estas funções do CT Júlio Cesar Meneses de Saint Edmond, querido amigo e colega da turma Quevedo. Em meados de 1971 o navio foi transferido de sede, com toda a sua tripulação, para as novas instalações do Comando do Esquadrão de Minagem e Varredura na Base Naval de Aratu, Salvador, Bahia. Muitas comissões foram realizadas antes e depois da mudança de sede.

Em 06/06/1972, fui nomeado Comandante do Navio Varredor Jutaí, por portaria do Ministro da Marinha. Tive o privilégio e a honra por ter sido o primeiro oficial da turma Rodin, minha turma de saída da Escola Naval, a ser nomeado Comandante de navio. Em 04/09/1975 fui autorizado a usar o distintivo de Comando de Navio, que, para mim, é o mais importante símbolo que um Oficial do Corpo da Armada pode ter e usar: o de Comandante de Navio.

Em 17/08/1973, após um Comando de mais de 1 ano, com inúmeras comissões no mar, desembarquei do Navio Varredor Jutaí para posterior apresentação à Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Da DHN, fui para Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR), assumindo a Divisão do Pessoal. Em 01/09/1970 fui indicado para realizar o Curso Extraordinário de Análise de Sistemas na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Até ser desligado para a Diretoria de Hidrografia e Navegação em 25/10/1974, exerci as funções de Encarregado da Divisão do Pessoal e, também, de Chefe do Departamento de Serviços Gerais, do CAMR.

Em 25/10/1974, transferido para a Diretoria de Hidrografia e Navegação, assumi funções na área de processamento de dados. Conclui o Curso Extraordinário de Análise de Sistemas na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, PUC/RJ, realizado no período de fevereiro a dezembro de 1974.

Pela DHN, participei de diversos outros cursos de aperfeiçoamento na área da informática.

Em 1977 realizei o primeiro estudo, na DHN, para a implantação da automação da cartografia náutica, baseado em "hardware" e "software" que seriam desenvolvidos pela empresa Norueguesa "Kongsberg". Tanto os equipamentos como os sistemas e seus programas teriam que ser desenvolvidos em conjunto com o cliente. Fiz um anteprojeto para a DHN com o apoio do consulado da Noruega no Rio de Janeiro. Nunca saiu do papel.

No Departamento de Informática foram por mim desenvolvidos sistemas de armazenamento de dados, meteorológicos, oceanográficos e geodésicos. Em conjunto com outros setores da DHN foram desenvolvidos sistemas para análise estatística dos dados armazenados

Atendendo a um pedido do meu amigo e colega de turma o Capitão de Corveta Paulo Roberto Valgas Lobo, desenvolvi um pequeno sistema para calcular a Tábua Estelar Auxiliar. Segundo o Comandante Valgas, esta tábua normalmente demorava diversos meses de cálculo manual em conjunto com o Observatório Nacional. O pequeno sistema desenvolvido fazia todos os cálculos astronômicos e imprimia os resultados em cerca de 1 minuto.

No início de 1978, fui designado Imediato da Escola de Aprendizes Marinheiros de Santa Catarina, em Florianópolis. Com o apoio do Comandante da Escola, Capitão de Fragata Sérgio Cruz Quintiére, de saudosa memória, foi desenvolvida e implantada a alimentação enriquecida à base de soja, contando com o incentivo da Merenda Escolar do Estado de Santa Catarina e da empresa Nutrimental, de Curitiba, Paraná. O projeto foi amplamente discutido e recebeu o apoio do então DGMM, o saudoso Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Devido a fatores estranhos, o projeto foi encerrado após cerca de uns 8 meses.

Em 12/05/1980, fui designado para a Diretoria de Ensino da Marinha, Como assessor, passei a responder pelo setor de informática, até então inexistente. Recebi um conjunto de programas para correção de provas para o Colégio Naval e outro conjunto para correção de provas para a Escola de Formação de Sargentos.

No final de 1980, participei, na DEnM, do grupo de planejamento para a criação do Corpo Auxiliar Feminino. Fiz a adaptação dos programas de correção de provas para o Colégio Naval para corrigir provas de admissão ao Corpo Auxiliar Feminino. No ano seguinte desenvolvi um sistema para correção de provas de admissão à Marinha e de análise pedagógica das provas.

Em 01/09/1982, dispensado da função de Assessor, assumi as funções de Chefe do recém-criado Departamento de Sistemas de Informações.

Foram desenvolvidos diversos sistemas de informações: correção de qualquer tipo de provas; análise de provas; análise psicossocial de candidatos; distribuição de candidatos por Escola de Aprendizes Marinheiros e outros.

Atendendo aos pedidos insistentes do Capitão de Fragata Roberto Andrade Fernandes, de saudosa memória, concordei em retornar para a DHN, após estar por mais de três anos à frente do setor de informática da DEnsM.

Em 18/07/1983, me apresentei na Diretoria de Hidrografia e Navegação. Assumi as funções de Assessor para Assuntos Especiais

até 03/05/1985, quando do meu desligamento para o 1º Distrito Naval, por transferência para a Reserva Remunerada.

No período de quase dois anos como assessor especificamente para a automação da cartografia náutica, participei de diversos cursos e estágios na área digital junto à empresa Intergraph Sistemas Ltda., em São Paulo e de curso sobre cartografia digital no Centro Politécnico da Universidade Federal do Paraná, em Curitiba.

Ainda me 1983, iniciei os estudos para a definição de um sistema gráfico de processamento de dados voltado para um banco de dados relacional (novidade na área da informática), fui muito assessorado pelo Analista de Sistemas Carlos Alberto Teixeira.

Sugeri ao Chefe do Departamento de Hidrografia, Capitão de Mar e Guerra Jacob Ennes da Silva Filho e ao Capitão de Fragata Roberto de Andrade Fernandes o prédio para instalar e implantar o sistema de computação gráfica. O prédio teria que ser bastante sólido e foi submetido a diversos testes para verificar a sua resistência a tráfego pesado que eventualmente pudesse gerar qualquer perturbação nos sistemas de plotagem cartográfica que são muito sensíveis à trepidação; seriam instalados dois "plotters" de altíssima precisão sendo um deles equipado com um sistema foto-ótico de gravação em positivos/negativos fotográficos. A sala do plotter de gravação foto-ótico deveria estar perfeitamente isolada de poeiras e umidade, ter refrigeração com temperatura constante e não ter qualquer tipo de trepidação que pudesse interferir nas gravações.

O prédio passou por uma grande reforma para atender os requisitos necessários para a instalação dos equipamentos, conforme esboços feitos por mim e devidamente aprovados pelo CMG Jacob e pelo CF Roberto Fernandes.

Em meados de 1984, o CF Fernandes foi designado para viagem ao exterior, visitando e estagiando por alguns meses em organizações hidrográficas de países da América do Norte e da Europa para avaliar e apresentar a melhor solução para a aquisição do sistema gráfico para a DHN.

Com o CF Roberto Fernandes ausente do país, recebi do CMG Jacob, Chefe do Departamento de Cartografia, a determinação de

ultimar as definições do sistema gráfico porque havia um saldo de verba no Ministério da Marinha e o Almirante de Esquadra Maximiano da Fonseca, Ministro da Marinha, tinha a intenção de utilizar este saldo imediatamente na aquisição de um sistema gráfico para a DHN.

Contando com o inestimável auxilio do meu amigo Capitão de Fragata Izidério de Almeida Mendes (mais tarde Vice-Almirante), oficial do Instituto de Processamento Dados e Informática da Marinha (IPDIM), foi definido por mim o sistema gráfico, hardware e software, que viria a ser adquirido pelo IPDIM.

Após o regresso do CF Fernandes da Inglaterra, houve uma reunião no IPDIM para discutir a viabilidade do sistema por mim definido e o pretendido pelo CF Fernandes. Da reunião participaram os Almirantes Diretores da DHN e do IPDIM, assim como os oficiais dos dois órgãos envolvidos na futura aquisição. Deveriam ouvir as alegações do CF Fernandes e do CF Rocha Loures que eram divergentes.

O CF Fernandes defendia a aquisição do sistema Kongsberg, de origem norueguesa, que precisaria ser desenvolvido, tanto o hardware (equipamentos) como o software (sistema e seus programas). Este sistema já tinha sido por mim estudado e proposto em 1978, mas nunca saiu do papel.

O CF Rocha Loures, já tinha definido um sistema de informações gráficas, hardware e software, com o auxílio do CF Izidério de Almeida Mendes, visando o sistema de origem americana Intergraph e as mesas de desenho (plotters) Gerber, prontos para serem usados, de acordo com as especificações gráficas definidas pelo usuário, no caso a DHN. Este era o sistema gráfico mais usado nos Estados Unidos, incluindo o serviço hidrográfico americano.

Um sistema Intergraph semelhante ao definido por mim, porém com recursos bem mais limitados, já estava em pleno funcionamento no país, no projeto RADAM Brasil, que foi visitado pelos oficiais da DHN.

Os Almirantes Diretores da DHN e do IPDIM ouviram as alegações do CF Fernandes e as minhas e, também, dos oficias e técnicos presentes.

Os Almirantes decidiram pela aquisição do sistema americano Intergraph que foi adquirido e instalado no decorrer de 1984.

Em fevereiro/1985, ao completar 28 anos no serviço ativo da Marinha e tendo duas licenças prêmio não gozadas, solicitei a minha transferência para a reserva remunerada no posto de Capitão de Fragata. Por razões de ordem particular, me foi impossível aguardar a promoção a Capitão de Mar e Guerra que ocorreria em mais um ano em atividade.

Em 07/03/1985 fui julgado apto para deixar o serviço ativo. Em 08/04/1985 fui transferido para a reserva remunerada. Em 03/05/1985 fui desligado da DHN para 1º Distrito Naval. Em 13/05/1985 fui desligado do serviço ativo.

Nova vida tem início na Marinha Mercante

Tem um velho ditado da Marinha Mercante que diz mais ou menos o seguinte:

Quando se bebe a água do "peak tank" não há como se afastar do meio marítimo...

Afinal, ainda no serviço ativo, em estágio voluntário em navio mercante, embarquei no Navio Mercante Lloyd México no Rio de Janeiro em 02/01/1984, em viagem para a África: Dakar (Senegal), Freetown, (Serra Leoa), Monróvia (Libéria), Lagos (Nigéria), Lomé (Togo) e Matadi (Zaire). Desembarquei em 03/03 em Santos.

Em 09/07/1985, recebi a minha Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), documento que me deu as condições para embarcar como Capitão de Longo Curso, Comandante, em navios da Marinha Mercante. Este documento foi emitido após eu ter sido submetido a um exame de conhecimentos; foi um dia inteiro fechado na biblioteca da Diretoria de Portos e Costas (DPC) respondendo a quesitos com direito a consulta aos livros técnicos da biblioteca.

...e um mundo novo se abriu para mim...

Meu primeiro contrato de trabalho na Marinha Mercante foi em 24 de setembro de 1985, na Companhia Brasileira de Transportes de Graneis (CBTG). Fiz um estágio de pouco mais de 1 mês no NM Ana

Torrealba, navio graneleiro, fundeado na baía da Guanabara, carregado com trigo vindo de Nova Orleans, cujo Comandante era o Capitão de Longo Curso José Carlos Ferreira Esteves (Capitão de Fragata da Reserva Remunerada), um amigo de saudosa memória.

Meu primeiro comando foi o graneleiro "multi-purpose", NM Felicidade Ferraz, fazendo a linha do manganês, carregando em Porto Trombetas, no rio de mesmo nome, e descarregando em São Luís, no terminal do Alumar. Embarquei em 04/12/1985, em São Luís, e desembarquei em 11/03/1986, também em São Luís, foram 4 meses embarcado no meu primeiro comando de um navio mercante, cada viagem tinha a duração de cerca de 8 dias de ida e outros 8 dias de volta, eram 16 dias de mar.

Em 16 de maio de 1986, assumi o comando do NM TORREALBA, no Rio de Janeiro. Carregamos minério de ferro no Rio de Janeiro para descarregar em New Orleans, carregamos trigo a granel em Beaumont, Texas, com destino ao Rio de Janeiro. Fiz viagens para o Canadá, rio São Lourenço, carregando trigo para o Rio de Janeiro embarcado em Trois Rivière. No mês de dezembro houve uma grande nevasca no Canadá, quando estávamos navegando no rio São Lourenço com o navio carregado de minério de ferro com destino ao terminal de Contre Coeur, nas proximidades de Montreal. Durante a travessia não podíamos abrir as portas do passadiço devido ao acúmulo de neve, cerca de 1,5 metro nas asas do passadiço, mais tarde, com o navio atracado, tivemos que com jatos de água salgada no convés eliminar as crostas de gelo para manter o convés "safo" do gelo e evitar acidentes com os nossos tripulantes e com a estiva.

Desembarquei em 03/01/1987, no Rio de Janeiro.

Em 1988, fui contratado pela DOCENAVE. Embarquei em 16/12/1987 no NM DOCEPRAIA, em Vitória. Com o navio carregado com minério de ferro, seguimos viagem para o porto de Saint Nazaire, França, no golfo da Biscaia, onde passamos péssimos momentos, quase naufragando devido as péssimas condições do mar. Neste mês de janeiro tive notícia de 2 navios naufragados no golfo devido às péssimas condições meteorológicas. O mastro de nosso navio foi parcialmente seccionado em sua base e quase o perdemos. Em Saint Nazaire foram feitos os reparos necessários para que

pudéssemos voltar a navegar com segurança. Retornamos sem carga para Vitória. Em 07/03/1988, desembarquei em Vitória.

Em meados de julho de 1988, fui contratado pela Empresa de Navegação Mercantil. Em 27/07/1988, após uma viagem de dois dias, com pernoite em Frankfurt, assumi o comando do NM Taquy, atracado a um terminal no porto de Gdnya, Polônia, carregando ureia em sacos com destino à China.

Esta foi a minha primeira experiência em um país comunista atrás da cortina de ferro. O navio atracado ao cais era "guardado" por 3 soldados armados com armas automáticas. Os soldados ficavam no cais, um guardando a proa, outro a popa e o terceiro junto à escada de portaló verificando a identidade de cada tripulante que descia e ia para terra. Esporadicamente um soldado fazia inspeção nas acomodações procurando por revistas pornográficas para aplicar multa ao tripulante ou, quase sempre, confiscar as revistas.

O câmbio oficial na Polônia tinha um valor irrisório em comparação com o valor no câmbio negro. Todos faziam pelo menos uma troca de moeda ao câmbio oficial e guardavam o recibo como comprovante. A maior parte do dinheiro era trocada no câmbio negro e gasto. Se houvesse mais dinheiro além daquele da troca oficial, ele era confiscado e o tripulante proibido de sair do navio para terra; os guardas chegavam ao cúmulo de mandar o tripulante tirar toda a roupa em um local reservado para verificar se havia dinheiro não declarado.

O carregamento dos sacos com ureia demorou cerca de 50 dias. O navio suspendeu e foi para a Dinamarca, Kalundgborg, para ser abastecido de combustível e de gêneros. Na Polônia havia restrição para o abastecimento do navio.

Da Dinamarca, navegamos pelo mar do Norte, cruzamos o estreito de Gibraltar e prosseguimos com destino a Suez, Egito. Com o navio atracado em Suez, houve uma suposta inspeção para que o navio pudesse efetuar a travessia do canal de Suez. Fui, praticamente, obrigado a comprar uma caixa com 50 pacotes de cigarro Marlboro para dar para o Inspetor/Fiscal chefe que, satisfeito, liberou imediatamente o navio para seguir viagem. Para a travessia do canal de Suez, além do prático, embarcaram dois marinheiros com

um grande holofote que foi fixado na proa e uma lancha. A travessia do estreito de Suez foi feita com muita tranquilidade e mais pacotes de cigarros foram dados para o prático e os marinheiros.

Cruzamos o mar Vermelho sob um calor sufocante de cerca de 50 graus centígrados, o serviço na praça de máquinas era rendido de hora em hora durante o dia devido às elevadas temperaturas. Chegamos ao Mar da Arábia com temperaturas bastante amenas. Cruzamos o Oceano Índico. Fundeamos em Cingapura para abastecimento de combustível, gêneros e material de limpeza. Cruzamos o mar da China e navegamos em direção à China, adentramos o mar Amarelo e fundeamos ao largo do porto de Chin Huang Dao, nosso destino. Do fundeadouro podíamos ver e admirar a imponência da Muralha da China que tem início em uma cidade próxima. Ficamos com o navio fundeado por cerca de três meses, o inverno se aproximando com o frio já bastante intenso.

Como este foi o primeiro navio brasileiro que se tinha notícia a vir para este porto, éramos sempre objeto de cortesia extrema por parte das autoridades portuárias chinesas. Eu e parte da tripulação participamos de uma pequena viagem turística para conhecermos a Muralha da China.

Fui convidado para ir a Pequim (Beijing) em viagem oficial oferecida pelo Governo chinês para uma estadia de uma semana, com transporte aéreo, hotel e excursões a minha disposição. Devido às tarefas de bordo, fui obrigado a declinar do convite.

A carga estava se deteriorando no interior dos porões devido à umidade bastante acentuada. O carregamento foi feito na Polônia a uma temperatura ambiente de cerca de 20ºC. Tivemos temperatura de cerca de 50ºC no Egito, canal de Suez e na China, pouco acima de zero grau. Há que se acrescentar o mar revolto que algumas vezes tivemos que enfrentar ao longo das diversas travessias, com a água do mar por diversas vezes varrendo o convés e se infiltrando nos porões.

Em novembro o navio atracou e, no cais, junto à escada de portaló, havia um soldado muito bem uniformizado que mantinha em seu poder as cadernetas dos marítimos. Quando da saída para terra entregava a caderneta ao marítimo que tinha que ser devolvida

quando do regresso para bordo. A saída era autorizada a partir das 0900 horas e o regresso até às 2400 horas, sujeito à multa se regressasse mais tarde e impedido de sair novamente.

Foi constatado que a carga estava totalmente perdida. Os sacos com ureia em pó estavam encharcados. Tivemos que justificar com muito fundamento as razões para a perda total do carregamento. As autoridades chinesas tiveram que aceitar as justificativas devido às variações de temperatura, principalmente pela demora de mais de três meses para atracar o navio e iniciar o descarregamento.

Com o navio vazio e necessitando de reparos fomos para Hong Kong. Após uns 20 dias, com os reparos encerrados, o navio foi mandado para porto de Ujung Pandang (Makassar), ilha de Sulawesi (Célebes), Indonésia, para carregar mandioca triturada grosseiramente, a granel, com destino ao porto de Ghent, Bélgica. Os sacos de mandioca eram deixados no convés, os estivadores abriam os sacos e despejavam a mandioca dentro dos porões. Os sacos vazios eram dobrados e retornavam para terra.

Em meados de janeiro de 1989, pela primeira e única vez em minha vida, levantei-me de madrugada e escrevi o seguinte:

Viver, todos vivem,

Viver bem, a minoria o faz,

Saber viver, poucos sabem,

Saber viver bem é uma arte.

Terminado o carregamento, o navio deveria navegar para Singapura para novos reparos. O motor principal estava com um cilindro isolado. Faltando cerca de meio dia para chegarmos a Singapura, um segundo cilindro foi seriamente avariado. O navio ficou sem propulsão. Tive que fundear no mar de Java, a oeste do Bornéo. Solicitei reboque à empresa e o navio foi rebocado para Singapura.

Tentei de forma insistente fazer uma ligação radiotelefônica para minha casa e não consegui. A angústia que me dominava era muito forte. O navio rebocado fundeou nas proximidades de Singapura. Um representante da empresa, Ivan, veio a bordo com

um chinês, proprietário da oficina que faria os reparos no navio. Os tripulantes passaram a me evitar, principalmente o Imediato. Fui levado para terra pelo Ivan e o chinês. Na travessia a bordo da lancha, o Ivan me perguntou o que eu estava sentindo porque eu estava muito inquieto, eu disse não saber, mas a angústia era muito grande e que eu estava com uma imensa vontade de chorar. Em inglês, disse o Ivan para o chinês: "veja como é a natureza humana". Entendi o inglês, mas não compreendi o significado das palavras. Eu não sabia, mas no dia anterior, a minha filha mais velha tinha sofrido um acidente de carro e falecido.

Era o dia 10/02/1989, no Brasil. Fui levado para um hotel, quando soube que um novo Comandante estava a caminho para me substituir. Sem saber a razão da substituição, fiquei bastante chateado. De repente sofro um desmaio e caio no corredor do quarto, eu não sabia, mas a minha filha estava sendo sepultada, não sei por quanto tempo fiquei desmaiado.

Depois de algum tempo, finalmente consegui fazer uma ligação telefônica para a minha casa, converso com minha esposa e ela pede para falar com o Ivan, sem nada entender, passo o telefone para ele, após algum tempo o telefone me é devolvido e minha esposa conta o que aconteceu de forma bastante sucinta sobre a perda de nossa filha em um acidente de carro em 09/02/1989. Sofro muito até os dias de hoje; minha filha me faz muita falta.

Desembarquei no dia 13 de fevereiro de 1989 em Singapura e cheguei ao Brasil uns dois dias depois. Viagem longa com escala em Bombaim, Índia, e em Frankfurt, Alemanha, com troca de avião e de companhia para vir para o Rio de Janeiro. Foram quase dois dias de viagem até o Rio de Janeiro.

Sou eternamente grato aos meus amigos Capitão de Mar e Guerra Remo Boccadoro Filho, pelo apoio que deu à minha família durante a minha ausência resolvendo problemas relativos ao funeral de minha filha e, também, por ter ido ao Aeroporto para me receber, amparando meus familiares, e ao Capitão de Mar e Guerra Avelino Ramos Pacheco Filho que também foi aeroporto para me receber e apoiar a minha família; muito me ajudou em me desembaraçar junto

às autoridades brasileiras da imigração e da alfândega. Muito obrigado aos meus eternos amigos.

Em meados de 1989, decidimos mudar de cidade e de estado, fomos esposa e duas filhas, para Maringá, Paraná.

Em janeiro de 1990, fui contratado pela DOCENAVE para comandar o NM Docetaurus que se encontrava carregando milho a granel no porto de New Orleans, no rio Mississipi, USA, com destino a União Soviética, portos de Novorossiysk no mar Negro e Mariupol no mar de Azov.

Terminado o carregamento e com os porões bem lacrados para evitar a entrada de água do mar ou de chuva, deixamos Nova Orleans, e sem qualquer problema de mau tempo, atravessamos o mar do Caribe, entramos no oceano Atlântico, cruzamos o estreito de Gibraltar, rumamos para fazer a travessia do mar Mediterrâneo, fomos para a costa da Grécia para o mar Egeu, estreito de Dardanelos, mar de Mármara, quando estoura uma greve dos marítimos. A tripulação fica bastante excitada desejando fazer greve tão logo chegue à União Soviética, negócio com os tripulantes, em especial com o Chefe de Máquinas que era o líder, para fazer um fundeio em frente a Istambul quando então adeririam à greve e após algumas poucas horas o navio suspenderia e prosseguiríamos viagem pelo Estreito de Bósforo, cruzando o mar Negro e indo para Novorossyisk. A bordo, ficaram todos satisfeitos e não houve qualquer reação com relação a uma paralização na União Soviética.

Com o navio atracado, a intenção das autoridades soviéticas era a eterna propaganda do comunismo com visitas programadas para a tripulação a museus e ao Seamen's Club, aparentemente não havia muita vigilância com relação aos tripulantes, mas era bastante difícil qualquer atividade daquilo que foi programado. O museu em honra a defesa da cidade n a segunda guerra mundial era algo majestoso, disseram que não houve sobrevivente russo nos combates com os alemães, todas as pessoas naturais de Novorossyski morreram durante as batalhas pela posse da cidade.

Com a carga parcialmente descarregada, fomos para Mariupol no mar de Azov, completado o descarregamento, retornamos para o Mediterrâneo. Em Siracusa, Sicília, Itália, atracamos para

abastecimento de óleo e gêneros. Na União Soviética necessitamos de gêneros, não nos foi possível qualquer tipo de abastecimento de devido à escassez.

Com o navio abastecido, tomamos o rumo de casa. Em Vitória, desembarquei. O navio foi entregue para outra empresa.

Em 15/01/1993, comecei a comandar na Transroll Navegação. Assumi o comando do NM Independente e neste navio permaneci até 10/09/1993. Fazíamos a linha da Europa/Mar do Norte. Eu era o único comandante brasileiro a não se utilizar de práticos para navegar no mar do Norte e no mar Báltico e, também, para o Golfo de Bótnia, carregando em porto da Suécia; em Helsinque, golfo da Finlândia. Algumas vezes cruzamos o canal de Kiel, em uma das vezes o navio encalhou e fechou o canal por cerca de 12 horas por imperícia do prático obrigatório para se cruzar o canal em qualquer dos dois sentidos; com o prático embarcam dois timoneiros alemães. A imperícia do prático foi comprovada em inquérito realizado na saída do canal, em Brunsbuttel, rio Elba.

Na minha primeira viagem, saindo de Tilbury, rio Tâmisa, Inglaterra, no mar do Norte tivemos que enfrentar uma tempestade com o mar entrando por bombordo pela proa, o navio com velocidade reduzida, meia força, e velocidade no fundo pouco acima de 4 nós. Após dois dias o mar abrandou e pudemos reiniciar a travessia para Malmo, Suécia. Em lá chegando foram contabilizados os prejuízos: costado a BB estava bastante amassado, com fissuras nas chapas; cachimbos de ventilação da proa foram arrancados do convés; a cobertura de aço da proa praticamente foi arrancada; e outras avarias de menor monta.

Em Tilbury, fiz amizade com o comandante da "black gang", como eram chamados os componentes do serviço inglês de combate ao tráfico de drogas que usavam uniforme negro. Todas as vezes que o navio atracava em Tilbury, comandante da "black gang" vinha a bordo treinar seus alunos e beber caipirinha de cachaça. Certa vez, durante o treinamento, foi simulado ter dentro de 1 cilindro grande de CO_2 alguma droga. O cilindro foi removido de bordo com todo o cuidado possível e me foi dito pelo chefe que a Rainha enviaria o cilindro para o porto seguinte. Realmente no próximo porto Malmo,

Suécia, lá estava o cilindro de CO_2 a disposição do navio por ordem da Rainha.

Mudei de navio, passei para o NM Intrépido. Foram mais de 8 meses viajando pelo mar do Norte, a "black gang" também mudou de navio, vieram para seus exercícios no Intrépido.

Foi um período bastante feliz viajando pelo norte da Europa. Em portos da Alemanha, Suécia, Noruega, Finlândia, Inglaterra, França, Bélgica, Holanda, Portugal.

A Transroll fechou contrato para transporte de carga entre Estados Unidos e Brasil. Passei a navegar para o Caribe, visitando portos de San Juan em Porto Rico, Haina na República Dominicana e Fort Lauderdale na Flórida. Fizemos uma viagem Newark e Baltimore.

Ficamos por cerca de três meses substituindo um navio "feeder" para transporte de containers partindo de Haina para os portos Aruba, Curaçao e Puerto Cabello, (Venezuela).

É humanamente impossível que os cálculos de carregamento e descarregamento de containers sejam feito a bordo dos navios transportadores. A Transroll era associada a um grupo internacional empresas de navegação para o transporte de containers entre o Brasil e a Europa cujos escritórios centrais tinham sede em Santos e em Hamburgo onde era feito o planejamento de carregamento e descarregamento de containers. O escritório de Santos planejava o carregamento a partir do Brasil e o respectivo descarregamento na Europa. O escritório de Hamburgo planejava o carregamento na Europa e o respectivo descarregamento no Brasil.

Em 1995, trabalhei na função de "planner" por alguns meses no escritório de Santos, até o momento em que a Transroll denunciou o acordo e se retirou do grupo.

Ainda em 1995, voltei para o mar comandando o NM Intrépido na linha Brasil/Caribe/Estados Unidos.

Em 1996, fui convidado e aceitei ir trabalhar na Capitania dos Portos em Paranaguá, na área de fiscalização de navios mercantes estrangeiros. Neste mesmo ano fiz, no CIAGA, o primeiro curso

especial para o "Port State Control" (Controle de Navios pelo Estado do Porto).

Tive a grata satisfação de ter efetuado a "limpeza" do porto de Paranaguá e dos portos da área do 5º Distrito Naval, junto com o CT (AA) Nascimento que cursou comigo no CIAGA.

Navios de baixo padrão deixaram de vir para os portos do sul do país porque as empresas de navegação estrangeiras e seus prepostos no porto sabiam que os navios teriam que atender as condições estipuladas nos diversos códigos e publicações que regem a navegação marítima internacional, de acordo com a Organização Marítima Internacional. Foi uma grande vitória para o nosso país.

Em 2000, fui para a Diretoria de Portos e Costas, com a mesma função: Inspetor.

Em 2002, fui mandado fazer o curso de Acidentes Marítimos, na Universidade do Mar, da IMO, em Trieste, Itália. De 2003 a 2005, tornei-me instrutor no CIAGA, ministrei aulas sobre manobra de navios e legislação internacional.

Por volta de março de 2006, a DOCENAVE me contratou para comandar o NM Docecape de bandeira da Libéria. Embarquei no final de fevereiro de 2006 em Inchon, porto próximo de Seul, Coréia do Sul, após longa viagem partindo do Rio de Janeiro, São Paulo, Frankfurt (Alemanha), chegamos a Seul (Coréia do Sul). Seguimos até o porto de Inchon onde embarquei no NM Docecape. Navegamos até o terminal de Port Everglades, oeste da Austrália para carregar minério de ferro, 15/03/2006, aguardando vaga no terminal tivemos que enfrentar um Tufão que varreu o norte da Austrália e nos atingiu de forma não muito forte por cerca de cinco dias. Com o navio carregado fomos para a China, para descarregar o navio no terminal de Caofedian, no mar da China. Tomamos o rumo de New Castle, oeste da Austrália, para carregar carvão em 03/05/2006. Com o navio carregado, nosso destino foi o porto de Kaohsiung, Taiwan, atracamos em 23/05/2006. Desembarquei em 25/05/2006. Retornei para o Brasil, via Los Angeles, Estados Unidos.

Em 2008, retornei para a Marinha Mercante prestando assessoria a comandantes estrangeiros a bordo de dragas operando nas bacias hidrográficas dos portos de Sepetiba, Imbituba e Santos.

Em 2010, embarquei no NM Log-In Manaus, no Rio de Janeiro. Neste mesmo ano voltei a trabalhar em navios de bandeira estrangeira como assessor do Comandante.

Permaneci embarcado em dragas como Assessor de Comandantes estrangeiros até dezembro de 2014.

Assim foi a minha vida como marítimo.

Deus seja louvado. Agradeço a ele por me ter proporcionado toda esta trajetória de vida no mar, tanto na Marinha quanto na Marinha Mercante.

Em que, e como contribuí para o meu País

Gustavo Benttenmuller Medeiros Pereira, CMG (Ref^{o})

Primeira Etapa, no Serviço Ativo

Entendemos que essa contribuição foi consequência de nossa formação pela Marinha, complementada por nossos esforços e iniciativas pessoais, sempre numa busca incessante por novos conhecimentos, procurando entender melhor o mundo, sua gente e a natureza onde nos encontramos nela embebidos e muitas vezes a ignorando, pela forma com que a tratamos.

Nosso modelo intelectual construiu-se inspirado em Peter Senge, o guru, cujo famoso livro "A Quinta Disciplina" considerava que nossa capacitação é formada 50% pela teoria das salas de aula e 50% por sua aplicação prática na solução de problemas. Na minha experiência de vida observei que o modelo de Peter Senge podia ser aperfeiçoado, considerando 50% de teoria, 30% de aplicações práticas desse conhecimento teórico e 20% das lições aprendidas com nossos alunos, quando disseminamos nosso conhecimento. Quando ensinamos dificilmente esquecemos aquele conhecimento disseminado.

Nossa capacitação teve o privilégio de apoiar-se num dos melhores modelos de desenvolvimento humano, segundo Henry Kissinger, – o modelo das Forças Armadas – e especificamente, em meu caso, o da Marinha.

É um modelo cíclico que se inicia nos bancos da sala de aula com a teoria, vai para a prática na próxima etapa e nessa prática, quando ministramos os adestramentos, estamos também aprendendo enquanto ensinamos.

Esse ciclo na Marinha transcorre, iniciando nossa vida profissional, após a Escola Naval e a viagem de instrução de Guarda-marinha, no primeiro embarque nos navios, seguindo-se a etapa da pós-graduação, nos cursos de aperfeiçoamento, quando ampliamos nosso intelecto. Em sequência vamos novamente para o campo aplicar o que aprendemos e supervisionar disseminando conhecimentos mais robustos. Partimos então para os cursos de Comando onde os conhecimentos de gestão ampliados associam-se à técnica, ao processo decisório, aos jogos de guerra, com forte ênfase ao planejamento e onde os primeiros passos da estratégia são galgados. Em sequência passamos ao Curso Superior de Comando, onde a estratégia é aprofundada e as primeiras linhas da ciência política são apresentadas. Finalmente chegamos ao último degrau de ampliação do conhecimento com o curso de Política e Estratégia Marítimas (CPEM), onde aprofundando-nos na teoria política, somos apresentados aos grandes problemas do País e da Marinha. A partir daí, num processo de escolha teremos os nossos almirantes que participarão, nos níveis mais altos da Administração Naval, do processo decisório da Marinha.

Observando esse modelo podemos questionar por que nossos políticos não possuem nenhuma restrição de nível mínimo de conhecimento para serem inscritos num partido. Curso superior, mestrado, doutorado e o curso da Escola Superior de Guerra, o CAEP, seriam os requisitos mínimos, além de comportamento ético e competências demonstradas nas funções que exerceu anteriormente. Nosso País seria outro se dispusesse de um Sistema Político voltado para a meritocracia e não para a popularidade. É isso que um País da grandiosidade do Brasil merece e não um Sistema Político

denominado de "democracia da coalizão", onde tudo se decide sobre um balcão de negócios e o interesse público é posicionado em último lugar e mesmo até esquecido, sempre superado pelo interesse particular. É uma profunda distorção do sistema político.

Que desperdício, que visão míope se obtendo como resultado um País de formidável potencial, quase falido, com seu povo sofrendo as piores mazelas porque não temos competência para transformar o potencial em poder efetivo. Enquanto isso se vê um Japão, com minúscula área territorial em relação ao Brasil, posicionando-se como a segunda potência econômica do mundo, com apreciável poder tecnológico.

Considerando esse contexto passamos a fazer um retrospecto de nossas atividades que contribuíram para melhorar nosso País.

Retroagimos a 1962, quando fomos nomeados segundo-tenente, logo após o retorno de nossa viagem de instrução que jamais será esquecida, pela oportunidade de colocarmos em prática nossos conhecimentos obtidos na Escola Naval e ainda visitarmos países da Europa, México e Estados Unidos, além de vários estados do Brasil, disponibilizando-nos uma análise comparativa entre as civilizações e diferentes culturas, com lições aprendidas, agregando valioso acervo à nossa formação.

Nossa primeira contribuição foi guarnecer navios mercantes para assegurar o transporte marítimo de cabotagem e de exportação que se tinha paralisado pela greve dos Oficiais de Náutica. Estávamos no governo populista de João Belchior Marques Goulart, ou simplesmente "Jango", como era conhecido, que governou o país de setembro de 1961 a março de 1964. Sua intenção era transformar o País num regime comunista. Jango venceu duas eleições como Vice-presidente da República, sempre pelo PTB (Partido Trabalhista Brasileiro). A primeira vitória foi como segundo de Juscelino Kubitschek, em 1955. Após cinco anos, foi eleito vice de Jânio Quadros.

Com a renúncia do Presidente Jânio Quadros, em agosto de 1961, João Goulart deveria assumir o governo. Mas partidos da oposição, como a UDN (União Democrática Nacional) e os militares tentaram impedir a sua posse. Naquela ocasião, Jango, que era tido

como simpatizante do comunismo, estava em visita oficial à China (país comunista).

O Governador do Rio Grande do Sul, Leonel Brizola, cunhado de Jango, encabeçou a chamada Campanha da Legalidade, a fim de garantir o direito previsto na Constituição de 1946, de que, na falta do Presidente, assume o candidato eleito a vice.

Brizola foi às rádios conclamando a população para que se manifestasse a favor de Jango. Ele conseguiu o apoio do Comando Militar do Rio Grande do Sul e também de líderes sindicais, de movimentos estudantis e de intelectuais.

A solução encontrada pelo Congresso Nacional foi instaurar o Sistema Parlamentarista, no qual o poder do Presidente fica limitado. Ele indica, mas pouco interfere nas ações dos Ministros. No dia 07 de setembro de 1961 Jango tomou posse. O Primeiro Ministro indicado foi Tancredo Neves, do PSD (Partido Social Democrata) mineiro.

Em janeiro de 1963 houve um plebiscito (consulta popular), para que se decidisse sim ou não pela continuidade do Parlamentarismo. Com 82% dos votos, o povo optou pelo fim deste sistema de governo e pela volta do Presidencialismo.

Em março de 1963 embarcávamos finalmente no primeiro navio de guerra, o Cruzador Barroso e nossa primeira tarefa foi a de segundo ajudante da 2ª Divisão, integrada por cerca de 80 praças e três Oficiais, cujo encarregado era capitão-tenente.

Logo após o embarque, em plena sexta-feira de carnaval, participamos da faina de abastecimento do navio que deveria largar com urgência para Recife para participar da Guerra da Lagosta, um contencioso entre os governos do Brasil e da França, que se desenvolveu entre 1961 e 1963.

O episódio girou em torno da captura ilegal de lagostas, por parte de embarcações de pesca francesas, em águas territoriais, no litoral da região Nordeste do Brasil. Alertada por pescadores brasileiros, uma embarcação da Marinha do Brasil flagrou barcos de pesca franceses pescando lagosta clandestinamente na costa de Pernambuco, em águas brasileiras, sendo convidados a se retirar, o que não foi respeitado. À época, a crise extrapolou as relações

diplomáticas entre os dois países, de tal modo que ambos chegaram a mobilizar os seus recursos bélicos e o primeiro a fazê-lo foi a França, que deslocou um contingente naval, mantido em prontidão, para uma área vizinha à região em conflito.

No Brasil, a opinião pública percebeu a situação como uma agressão da França aos direitos de soberania brasileiros. O presidente João Goulart (1961–1964), após reunião do Conselho de Segurança Nacional, determinou o deslocamento, para a região, de considerável contingente da Esquadra, apoiado pela Força Aérea Brasileira. Em terra, o 4° Exército, com sede em Recife, então sob o comando do General Humberto de Alencar Castello Branco, também se mobilizou.

Os desentendimentos começaram logo no início de 1962. No dia 2 de janeiro a Corveta Ipiranga da MB apresou o pesqueiro Cassiopée, a cerca de dez milhas da costa, por estar capturando lagosta sem autorização do Governo Brasileiro. Pouco tempo depois, a Corveta Purus avistou dois pesqueiros (Françoise Christine e LonkAel) próximos à costa do Rio Grande do Norte, mas por determinação do Estado Maior da Armada (EMA), os navios não foram apresados.

Com o apresamento do Cassiopée, a questão antes mais restrita aos interesses de pescadores franceses passou a envolver mais o próprio Governo Francês, gerando uma batalha diplomática com o Governo Brasileiro que se estendeu por todo o ano de 1962. O Brasil sustentava a tese de que a lagosta era recurso econômico de sua plataforma continental, cabendo somente aos brasileiros a emissão de autorização de captura do crustáceo. A França, por seu lado, contestava o posicionamento brasileiro baseando-se na convenção de Genebra de 1958, que estabelecia as bases para pesca em alto mar. É importante destacar que nenhum dos dois países tinha assinado tal convenção.

Durante as negociações para se estabelecer uma forma de "modus vivendi" sobre o crustáceo, a França argumentava que a lagosta se deslocava de um lado para o outro dando saltos e, portanto, deveria ser considerada como peixe e não um recurso da plataforma continental. Segundo o Comandante Paulo de Castro Moreira da Silva, da Marinha do Brasil esta argumentação era fraca e,

ironicamente, ele disse: "**por analogia, se lagosta é peixe porque se desloca dando saltos então o canguru é uma ave."**

A batalha diplomática não intimidou os pesqueiros franceses, e muito menos reduziu a ação dos navios da MB. O Contratorpedeiro Babitonga apresou os pesqueiros Plomarch e o LonkAel ao longo do litoral do Rio Grande do Norte, e a Corveta Ipiranga, os pesqueiros Folgor e Françoise Christine, no litoral cearense. Os capitães dos barcos eram orientados quanto à irregularidade cometida e "convidados" a assinar um termo de compromisso para não mais voltar à costa brasileira (embora muitos houvessem retornado).

A esquadra partiu do Rio e na altura de Abrolhos, no litoral da Bahia, alguns dos navios não puderam prosseguir por avarias. Chegaram a Recife, o cruzador Barroso e contratorpedeiros da classe "Pará". O cruzador permaneceu atracado enquanto os contratorpedeiros partiram para a área conflagrada. Lá chegando ficavam circulando em torno da força tarefa francesa, composta pelo porta-helicóptero Jean Darc, e algumas corvetas armadas com mísseis Exocet. Os pesqueiros franceses ficavam protegidos em dispositivo circular pela FT francesa.

A bordo do Cruzador Barroso fomos trancados no Camarim de Cifras com a tarefa de decifrar as mensagens criptografadas dos franceses, numa época em que a MB ainda usava tabelas cifrantes e os franceses criptografavam suas chaves em computadores, com alterações sequenciais de varias vezes por hora. Passamos quinze dias enclausurados sem sucesso. A tarefa era impossível pela sua complexidade. Surgia assim, a importância absoluta do poder científico e tecnológico de um País, quando se tratava de impor sua vontade sobre outro, que se encontrava na infância desse entendimento.

A situação foi por fim resolvida pelos meios diplomáticos, mas a MB cumpriu seu papel de defender a soberania do País, mesmo com brutal superioridade do poder naval combatente dos franceses, na época. Eram porta-helicópteros, com navios e aeronaves armadas com mísseis Exocet, sofisticados recursos de guerra eletrônica e comunicações, contra navios antigos de origem americana e baixa confiabilidade, armados com canhões, mas com tripulações

aguerridas, prontas a sacrificar suas vidas pela defesa de nossas águas e território.

Após aprendizagem prática de três anos nos sistemas de armas do Cruzador Barroso e principalmente nas instalações de máquinas, nossa área de maior interesse, fomos para o curso de aperfeiçoamento de máquinas e de lá para Ladário-MT, para imediatar o Monitor Parnaíba.

No centro-oeste brasileiro tivemos oportunidade, durante seis anos, de contribuir como Diretor Técnico do Estaleiro Migueis, Diretor de Operações da Empresa de Navegação Migueis e criar uma escola em Corumbá, onde procuramos aplicar as técnicas pedagógicas e didáticas mais avançadas na época, por minha esposa, que era professora dedicada. Em dois anos estávamos com 600 alunos no fundamental um.

Na MB, como Chefe do Departamento Industrial da Base Fluvial de Ladário tivemos oportunidade de reconstruir suas instalações com recursos de obras extra Marinha, proveniente de reparos de navios mercantes e até de construção de 12 chatas para transporte de minério, envolvendo empresas de navegação locais. Demos oportunidades aos servidores civis, antes muito desmotivados, por falta de recursos, em aperfeiçoá-los nos cursos do SENAI e aos Mestres de Oficina, a disseminar seus preciosos conhecimentos nesses cursos, utilizando, nos horários noturnos, nossas máquinas para aulas práticas. Estávamos contribuindo para formação de mão-de-obra técnica extremamente necessária na região que dispunha de fábrica de cimento e grande mineradora de ferro e manganês, que transportava o produto por comboios formados de chatas e empurradores, nas águas dos rios Paraguai, Paraná e da Prata. Tínhamos ainda transporte da produção agrícola de Cáceres para Corumbá e no retorno transporte de cimento pela empresa de navegação Migueis. Fizemos uma ótima rede de relacionamento em Cuiabá e Corumbá e éramos respeitados por nossa competência técnica e formação ética e em decorrência tínhamos ampliamos nossos ganhos.

Nas funções de Comandante do Navio Tanque Potengi, durante dois anos, combatemos com vigor os narcotraficantes da Bolívia, os

contrabandistas de armas do Paraguai e os depredadores da fauna, com a matança ilegal de jacarés, para extração de seu couro. Foram tarefas árduas, onde arriscamos nossas vidas por diversas ocasiões, ao abarrancar o navio nas margens do rio Paraguai, durante a noite, a espera de pequenos aviões de traficantes que aterrissavam nas pistas improvisadas das fazendas, iluminadas e sinalizadas por tochas de fogo. Esse tipo de tarefa motivou-nos para transformar o navio tanque em apoio logístico, com capacidade para transportar até uma companhia de fuzileiros e rebocar a contrabordo seis lanchas patrulhas, sendo quatro EDVP e duas patrulheiras, para emprego em operações ribeirinhas.

Como conhecíamos bem o Departamento Industrial da Base, por nossa atuação anterior foi uma tarefa exequível, com inestimável apoio do CMG (EN) Schiek, da Diretoria de Engenharia Naval, na época, que decidiu apoiar com recursos financeiros a modernização do navio, diante do entusiasmo daquele oficial de máquinas de espírito empreendedor e Comandante do Potengi.

Como Oficial de Operações da Flotilha de Matogrosso, quando comandávamos o Potengi, decidimos implantar o conceito de Operações Ribeirinhas na área, inspirado nas táticas dos EUA na Guerra do Vietnam. Essa iniciativa foi de grande sucesso e efetivamente contribuiu para adequar à área fluvial o conceito operativo, antes muito superficial e pobre.

Nas operações conjuntas com os paraguaios consultamos de seu interesse por esse tipo de operação e a adesão foi imediata e plena de entusiasmo, pois os mentores navais argentinos os ensinavam guerra submarina e de superfície, em ambiente marítimo, que nada tinha a ver com suas reais necessidades. Nesse momento tivemos um conflito diplomático com a Argentina, que nos acusou de invadir sua área de atuação. Respondemos que a adesão do Paraguai foi voluntária e até hoje essas operações prosseguem com complexidade crescente. Isso valeu-nos na época grande prestigio junto ao Presidente Strossner que nos recebia sempre com muito afeto e nos disponibilizava todo apoio quando lá aportávamos.

Saindo de Ladário fomos convidados para servir na Base Naval de Aratu, por indicação ao Comandante Flores, na época comandante

da base, do finado Comandante Hamilton Martins, nosso ex-chefe em Ladário.

Durante cerca de dois anos, ainda capitão-tenente, prestamos serviços de obras estruturais, nossa função, reparando cascos de navios e realizando todo serviço de caldeiraria, inclusive retubulando caldeiras. Nessa ocasião muitos foram os fins de semana trabalhando no fundo do dique, em reparos de *suplyboats* para a Petrobras, como obras extramarinha. Acrescentamos muito em experiência em nosso acervo de conhecimentos adquiridos em Ladário.

Ao final de dois anos fomos designados para liderar o primeiro Grupo de Recebimento das Fragatas, na Inglaterra, como reconhecimento por nossa classificação no curso de aperfeiçoamento de máquinas.

Na Inglaterra tive a melhor oportunidade internacional de minha vida, quando por pouco mais de um ano realizamos cursos de pós-graduação nas Escolas HMS Sultan (Engenharia Mecânica) e HMS Collinghood (Engenharia Elétrica) da Marinha Inglesa, em Southampton, além de diversos cursos nas empresas fornecedoras de sistemas e equipamentos das Fragatas Classe Niterói, tais como, a Rolls-royce (turbinas a Gás) em Coventry, e na Alemanha, na fábrica de motores MTU, em Friedrichshafen e na fábrica de sistemas de controle de hélices de passo controlado, em Ravensburg, às margens do lago Contanza.

Nesse período acumulamos conhecimento que seriam disseminados nos cursos de aperfeiçoamento de máquinas e no CAAML, no Departamento das Fragatas, o qual chefiamos, dando aulas e elaborando os currículos dos cursos de preparação das tripulações das fragatas, em sistemas de armas, entre outros.

Após o curso de Comando e Estado Maior fomos designados para o Centro de Análises de Sistemas Navais, nossa primeira experiência na área de Ciência e Tecnologia da MB, após a anulação da designação inicial para a logística da Força Aeronaval, por força de nossa monografia, propondo uma nova estrutura e organização do setor de Ciência e Tecnologia da Marinha, quando tivemos oportunidade de entrevistar o Almirante Mauro Cesar, primeiro Diretor do CASNAV e o Comandante Braga, na época um dos artífices

de sua criação, ambos com cursos de pós-graduação na *Naval Postgraduate School,* na Califórnia – USA cuja missão é prover relevante educação avançada e programas de pesquisa, para aumentar a efetividade em combate das forças navais dos EUA.

Portanto, após a vivência operativa e industrial, após passarmos pela evolução ruptiva das fragatas classe Niterói, empregando a tecnologia digital e modificando substancialmente a sua forma de operar partimos para a disseminação do conhecimento, preparando novas gerações de Oficiais e praças, para a nova era tecnológica das turbinas a gás, dos sistemas de controle e automação, dos hélices de passo controlado e dos computadores digitais regendo o emprego dos sistemas de armas, incluindo canhões, mísseis e guerra eletrônica.

Nos cursos realizados na Inglaterra, nos adentramos e nos apaixonamos pala fantástica Teoria Geral dos Sistemas que surgiu com os trabalhos do biólogo austríaco Ludwig von Bertalanffy, publicados entre 1950 e 1968, cujos pressupostos básicos foram: a nítida tendência para a integração entre as ciências naturais e sociais, que parece orientar-se rumo a uma teoria dos sistemas; essa teoria pode ser uma maneira mais abrangente de estudar os campos não físicos do conhecimento científico, especialmente as ciências sociais; essa teoria, ao desenvolver princípios unificadores que atravessam verticalmente os universos particulares das diversas ciências envolvidas, aproxima-nos do objetivo da unidade da ciência; e isso pode levar a uma integração muito necessária da educação científica. Em nossa mente integramos essa nova concepção com a teoria psicológica da GESTALT, adquirida quando estudamos Psicologia Aplicada à área industrial, na Universidade de Mato Grosso, quando servíamos em Ladário.

No CASNAV tivemos três passagens. A primeira realizando a avaliação operacional das fragatas classe Niterói, aprendendo com os ingleses então contratados na época. Em paralelo criamos e gerenciamos o primeiro projeto de desenvolvimento de tática visando desenvolver o ATP brasileiro. O primeiro tema escolhido para o desenvolvimento de tática foi Guerra de Minas e o segundo foi Defesa Aérea. O estudo realizado sobre Defesa Aérea comprovou que sem interceptadores embarcados em navio Aeródromo não poderíamos

navegar com uma força naval além das 60 milhas de distância da costa, para dispor de defesa aérea baseada em terra.

Outro estudo considerou a prioridade dos segmentos do litoral brasileiro, para fins de posicionamento de defesa do território e águas territoriais correspondentes, avaliação realizada em modelo matemático que considerou como macrovariáveis, a população urbana e interior, a localização do parque industrial e a respectiva produção, o valor das instalações militares nele localizados, a geração de energia, os grandes centros de convergência de transportes terrestres e os portos e seu valor econômico de circulação interna e de exportação de mercadorias.

Ainda na primeira etapa no CASNAV tivemos o privilégio de desenvolver o modelo conceitual do nosso primeiro jogo de guerra que, depois de desenvolvido e implantado, foi considerado pelos EUA, o único nas Américas capaz de receber e operar os jogos de guerra pan-americanos.

Após dois anos de trabalho produzindo para a MB e para o Brasil fomos para o antigo Estado Maior das Forças Armadas (EMFA). Naquele Estado-Maior, atuamos no setor de Estatística, Mobilização e Logística e entre os trabalhos de impacto no País citamos uma proposta de emprego de métodos quantitativos para apoio ao processo decisório das três Forças; Identificação e proposta de estoques de materiais críticos e estratégicos para o Brasil; e a participação em diversos Grupos de Trabalho Interministeriais para solução de problemas nacionais multidisciplinares tais como a estrutura de guerra de defesa.

Ao ser indicado para realizar o primeiro Curso de Mobilização Nacional, representando o Ministério da Marinha e o EMFA tivemos oportunidade de apresentar em nossa monografia, a concepção e estruturação do primeiro Sistema de Mobilização Nacional, onde fizemos proposta que gerou grande polêmica: inserir nos aspectos do poder, preconizados pela Escola Superior de Guerra, aquele de Ciência e Tecnologia, em sua doutrina de segurança nacional, herdada dos EUA. E assim fomos convidados para servir no Conselho de Segurança Nacional, mas recusamos por estar agregado à MB há dois anos. O colega Veiga Cabral, servindo no Gabinete do Ministro da

Marinha, sabe da história e nos ajudou a declinar da convocação pelo General Medeiros, naquela ocasião.

Nosso próximo destino foi a nomeação de Capitão dos Portos do Estado do Maranhão, acumulando com a de Delegado do Trabalho Marítimo e de Presidente do Conselho do Trabalho Marítimo do Maranhão. Foi mais uma incrível experiência onde tivemos desafios gigantescos para colocar um pouco de ordem na terra de Sarney. Nessa função os cursos realizados de Introdução à Ciência Política e Introdução às Relações Internacionais, na UNB foram de muita utilidade para aprender a lidar com os políticos. No entanto a manha só se aprende com a convivência!

Nesse ambiente encontramos uma forte infiltração comunista e elevado nível de corrupção, quando os deputados que nos procuravam diziam que no Maranhão a Lei eram ELES.

Minha sorte grande foi a designação concomitante, para comandante da Polícia Militar do Maranhão de um tenente-coronel, colega de turma e representante do Exército no curso de Mobilização Nacional, e para Superintendente da Polícia Federal, de outro colega do citado curso, que representava o Ministério da Justiça.

Passei a estruturar meu Sistema de Inteligência que precisava ser robusto, para usar como arma contra os políticos inescrupulosos. E assim foi. Quando pedia, por exemplo, a um deputado que regularizasse a situação de sua casa, construída em terreno de Marinha, junto ao Serviço de Patrimônio da União e recebia como resposta, que a lei no Maranhão era ELE, abria o cofre, pegava a respectiva ficha e desfilava seus feitos negros, para sua surpresa e espanto. Depois contra-argumentava que sua casa seria demolida caso não a legalizasse em trinta dias. O primeiro que não acreditou teve a casa parcialmente demolida, e a partir daí a Lei que prevalecia era a vigente.

O Governador na época, de partido contrário ao Sarney, convidou-me para ser seu Assessor de Segurança pelo domínio do Sistema de Inteligência que vazara! Queria saber as informações sensíveis sobre o Sarney. Respondi-lhe que infelizmente não podia aceitar, pois era a Autoridade Marítima do estado! Mesmo assim em

todas as ocasiões festivas em que nos encontrava sempre queria saber alguma coisa.

Na área do ensino profissional marítimo tive a satisfação de ampliar de seis cursos na capital para mais de quarenta cursos interiorizados pelos 92 municípios fluviais e marítimos de minha jurisdição e os frutos começaram a ser colhidos com a redução dos acidentes e aumento da produtividade na pesca.

Montei uma polícia naval "furiosa e intransigente" que nada deixava passar, principalmente nas tentativas de excesso de lotação das embarcações que faziam as travessias pela baia de São Marcos e nas vistorias de mais de 800 embarcações locais. Os maiores problemas provinham das grandes empresas de navegação, de grande poder econômico, que insistiam com o Diretor de Portos e Costas, um de meus chefes dos mais de quatro existentes, para liberação dos navios que estavam com restrições. Nunca cedi e felizmente sempre tive apoio do Diretor de Portos e Costas.

Dos chefes diretos que possuía, cito os Comandantes do 3º Distrito Naval (DN) – na época VAlte. Vidigal, inteligência brilhante e inesquecível, a quem era subordinado militarmente por terra e do comandante do 4º Distrito Naval, VAlte Mario Hermes, subordinado militarmente por mar! A situação mais sensível com que me deparei foi quando me nomearam árbitro de um exercício, onde as forças do 4º DN atacavam o porto de Itaqui e as do 3º DN defendiam. Adivinhem o resultado: empate! Ainda como chefe direto tinha o Ministro do Trabalho a quem respondia pelos assuntos do trabalho marítimo. Além desses tinha tantos outros chefes com influência indireta, como os Ministérios da Fazenda, da Agricultura, da Saúde, da Justiça, dos Transportes e das Minas e Energia que transitavam com interesses diversos nas respectivas áreas de influência do porto de Itaqui e tinham representantes no Conselho do Trabalho Marítimo, ao qual eu presidia.

Na área portuária, fiz intervenção em todos os sindicatos, tais como o dos estivadores, arrumadores, conferentes etc. todos por desvio de recursos destinados à aquisição de Equipamentos de Proteção Individual (EPI) para os mais diversos fins, em interesse próprio, como aquisições de casas e carros para as amantes dos

presidentes e membros das diretorias daqueles sindicatos. Destituí as diretorias, fiz exposição nas assembleias e justifiquei os motivos, sempre convocando novas eleições. E assim também ocorreu com a Federação dos Pescadores, outro antro de corrupção.

Ainda no âmbito da moralização, foi descoberta uma quadrilha que atuava internamente na Capitania, chefiada por um vereador, que também era funcionário e expedia carteiras falsas de marítimos. Foram mais de 800 marítimos que tiveram suas carteiras bloqueadas, a maior parte atuando nos *suplyboats,* a serviço da Petrobras. Nesse episódio quase perdi minha vida quando um dos criminosos me interceptou, ao sair de casa para a Capitania, com uma arma na mão, afirmando que ia matar-me por ter tirado o seu emprego. Enquanto lhe explicava que na verdade estava legalizando sua carteira mediante curso de habilitação, criado especificamente para solucionar esse problema, os seguranças da Policia Militar, que veladamente me protegiam, por decisão do meu amigo Comandante da PM tomaram a arma e prenderam o agressor. Foi por pouco!

Da mesma forma foi identificada uma quadrilha de aposentados marítimos falsos, cujas aposentadorias eram também ofertadas mediantes propinas, por funcionários da Capitania e do INSS. Nesse caso alguns prefeitos de municípios chegaram a passar fax ao Ministro do Trabalho, informando que a arrecadação do município tinha quase zerado porque se baseava nos ganhos dos falsos aposentados e pedia minha demissão por ter criado problema social de grandes proporções!

O festival de mandados de segurança que recebia, em média três por semana, não produzia eficácia por ter dois excelentes advogados na Delegacia do Trabalho Marítimo, pelos meus quatro anos de direito que cursei na UFF e na UNB e ainda, pelo bom relacionamento que mantinha com os dois juízes federais no estado.

O acordo de cooperação entre a MB e a Universidade Federal do Maranhão permitia o incentivo a pesquisas no riquíssimo manguezal das costas maranhenses, mas traziam muitos problemas nas tentativas de construção de casebres pela facção comunista, imediatamente derrubado por minha polícia naval, nas madrugadas. A disseminação de notícias na imprensa vermelha contra minha

reputação era invejável. Fomos desafiados para um debate na TV, único convite que aceitei pelas distorções que podem advir das entrevistas na imprensa escrita e até falada.

Aceitamos o desafio e respondendo por que não lhes garantia o sagrado direito de morar quando derrubava seus casebres afirmei que um direito constitucional maior era respeitado: o direito de viver. A variação da maré, de cerca de 6 metros em média, derrubava os casebres na calada da noite e traria se permitido, muitas vítimas. Por outro lado, a bandeira de preservação do verde erigida pelos comunistas caia em profunda contradição quando defendiam a agressão ao mangue, uma das maiores fontes de geração da fauna e flora marinhas. Foram assim os comunistas dizimados em seus argumentos e fomos até excomungados pelo bispo local, por influência das comunidades eclesiais de base.

Assim foram cerca de quatro anos na terra de Sarney, pois ao final do segundo ano, em 1983 tive que multá-lo, por interditar um canal de navegação, por meio de uma linha de alta tensão, para alimentar com energia elétrica sua mansão em uma ilha. Após ameaças recebidas e mesmo mensagens desrespeitosas em relação à maior autoridade marítima do estado, decidi executar a multa na justiça e intimá-lo a liberar o canal de navegação. Sarney pediu então ao Ministro da Marinha, o saudoso Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, minha destituição do cargo, por ser ***persona non grata*** no estado!

Recebi a visita do Ministro e por três dias avaliou minhas atividades. Ao despedir-me dele, em seu regresso para Brasilia disse-me que gostara muito de meu trabalho e que permaneceria por mais dois anos na comissão, para continuar a faxina nos desmandos da terra. Para mim foi um novo desafio e prossegui.

Saí do Maranhão em 1985, após cerca de quatro anos de intenso trabalho de alto risco, com direito a um festival de fogos de artifício. Estavam livres do justiceiro! Minha nova comissão foi o honroso Comando do Contratorpedeiro Piaui, o "Pirata do Caribe".

Imaginei que iria ter uma trégua na nova comissão em que finalmente voltava para o mar. Ledo engano! O CT Piaui estava saindo de uma fase de modernização ao longo de dois anos, sua

guarnição completamente destreinada e seu material desfalcado, por conta de que navio parado acaba suprindo outros operativos, com balsas, equipamentos etc. Arregaçamos as mangas e começamos pelo expediente que passou a ser de 07:30h às 17h para recuperar o atraso.

As prioridades eram terminar os reparos e adestrar a guarnição com programa intenso supervisionado diretamente por mim. Lembro-me que numa primeira inspeção de material perguntara ao supervisor do CIC a identificação de alguns equipamentos e não sabia! E assim também foi na Praça de Máquinas e de Caldeiras! O relacionamento com o AMRJ era crítico, pois dele dependia a superação dos atrasos. Habilidade de relacionamento era exigida! Feijoadas a bordo para os operários e chefes, e brindes diversos atingiram o propósito!

Finalmente entramos em todas as fases de adestramento e vi com satisfação o navio recuperando sua condição operativa. O problema subsequente era conseguir comissões, pois a Força custava a lembrar-se novamente que existíamos. Aos poucos fomos evoluindo e quando escalados para a Operação Endurance, instituída pelo Alte. Stofel, então ComemCh foi uma alegria só.

Fizemos bonito em operação de quase 45 dias para o sul, quando chegamos próximo às Malvinas e o primeiro porto onde efetivamente atracamos foi Rio Grande. Nessa travessia tivemos fortes emoções: esgoto das cobertas com bombas submersíveis, pois o mar *brabo* alagava tudo, a mensagem de ROMEU ECHO era constituida de páginas, tal era o numero de avarias, minha comunicação com a tripulação era frequente e intensa para manter o moral.

Numa manobra ousada pelo Oficial de Operações da Força recebemos óleo do NT MARAJÓ, concomitantemente com outros três navios (mais duas fragatas e um contratorpedeiro), guinando pelo apito do MARAJÓ, para desviar dos navios mercantes, próximos á entrada do porto e numa velocidade acima da recomendada. Tive que dar todo leme para não bater, sugado na proa pelo vórtice criado, devido à velocidade acima da recomendada. O timoneiro pediu dispensa da função de "timoneiro de detalhe especial para o mar". Ao atracar desceu uma garrafa de *black label* para aliviar a tensão,

sorvida juntamente com os colegas Ervé e o Lima, que também comandavam respectivamente o CT Alagoas e o CT Marcílio Dias, nessa Força Tarefa. Conseguimos e temos muito orgulho!

Promovidos a Capitão-de-Mar-e-Guerra em 1983, pedimos reserva, após cuidadosa avaliação das chances para promoção a Almirante. Achei por bem trabalhar para a Marinha de outra forma.

Segunda Etapa, na Reserva e Reformado

Gustavo Benttenmuller Medeiros Pereira, CMG (Refº)

Inicialmente fui contratado pelo CASNAV e atuei como gerente do Projeto de Desenvolvimento de Tática, chegando a ser enquadrado no quadro de funcionários. O colega Athaide era o diretor do CASNAV. Em menos de um ano recebi convite para trabalhar na SFB Ferranti, com salário muito maior, para gerenciar o projeto do Sistema de Controle Tático Protótipo Industrial Nacional. Iniciei minhas tarefas com entusiasmo como Gerente de Contrato pela SFB, cujo cliente era o Instituto de Pesquisa da Marinha (IPqM), o qual tinha como diretor o Alte Braga, meu antigo Chefe no CASNAV, inclusive quando passei para a reserva.

No projeto atuavam em parceria a SFB e a ESCA por meio da IES. Cabia à SFB toda a parte de hardware e metade do software e à ESCA/IES o restante do software. O supervisor por parte da IES era meu finado amigo CMG Walter, de ótimo convívio e grandes desafios, quando servi pela primeira vez no CASNAV, cuja realização mais expressiva fora a criação dos jogos de guerra e os EXOP decorrentes da Avaliação Operacional das Fragatas, como forma de preservar todo o conhecimento desenvolvido na Avaliação Operacional.

Em pouco mais de um ano, trabalhando no Sistema Tático Protótipo Industrial fomos desafiados a empregá-lo no NAeL Minas Gerais. Começamos os trabalhos tendo o finado Comte. Malburg, na época Diretor Técnico da SFB e o Comte. Walter Meyer como Diretor Tecnico da IES. O primeiro desafio era sincronizar os cronogramas das tarefas atribuídas às empresas, onde a liderança de desenvolvimento de hardware e do apoio logístico integrado cabia à

SFB e a liderança do desenvolvimento de software ficava com a ESCA.

O Comte. Walter era muito amigo do Alte Braga, na época diretor do IPqM, por conta de ter servido no CASNAV durante muitos anos sob a sua direção. O Comte. Walter era assíduo no IPqM e fazia reunião de coordenação uma vez por semana e, por vezes, com maior frequencia. As reuniões de coordenação com o IPqM eram semanais. Uma das dificuldades era o IPqM ser o fornecedor de alguns componentes, como por exemplo, do extrator radar que estava em desenvolvimento, gerando frequentes atrasos nos marcos de entrega. No extrator radar o software embebido, incluindo o filtro de Kalman, estava sob a responsabilidade da IES. Nessa situação existe uma zona cinzenta de atribuições de responsabilidades que fica difícil de negociar, quando o forncedor é tambem o cliente.

Em consequência dos atrasos da IES foram demitidos três dos seus gerentes de contrato que não conseguiam acompanhar meu rítimo. Após o terceiro, o Comte. Walter propôs que assumisse a gerência do projeto pelas duas empresas. Era algo inusitado! Como gerenciar um projeto em que os partícipes eram duas empresas concorrentes? Coloquei o problema com franqueza perante o Comte. Walter, mas afirmou que não haveria problema, pois nossa amizade e conhecimento anterior seriam os fiadores do sucesso. De início tivemos alguma resistência por parte do supervisor técnico da equipe de software da IES, mas aos poucos, as coisas foram se acomodando.

Em resumo o projeto tinha sete fornecedores externos de equipamentos de fabricação nacional com quem tínhamos que nos relacionar e coordenar as ações. Apenas dois componentes eram importados, o computador central de marca Redstone e o terminal 'touch screen", na época, um produto tecnologicamente novo.

A equipe completa constituia-se de cerca de setenta engenheiros de hardware e software. A Redstone inglesa tentou sabotar nosso desenvolvimento e tivemos que provar tecnicamente, num trabalho de dois meses, que a falha era do sistema operacional de sua responsabilidade, o que os obrigou a mandar dois engenheiros, sem onus, para durante 30 dias, corrigir as falhas no IPqM. A partir daí passamos a ser respeitados. Algo parecido

aconteceu quando fomos buscar as Fragatas e as empresas responsáveis pelos cursos de equipamentos nos subestimava, de início, e depois mudavam de atitude ao conhecer nossa capacitação.

O projeto desenvolveu-se em quatro anos, sendo que ao final de cada ano havia uma prova de fogo, consistindo de implantar e colocar em funcionamento os módulos prontos e integrados, na Operação Fraterno com os argentinos. Nessa ocasião embarcávamos com uma equipe de seis analistas para dar suporte e corrigir as falhas. O trabalho era intenso, concomitante com os exercícios e sob total pressão, durante as 24 horas de operação.

Durante o desenvolvimento, a SFB faliu, e também a ESCA, passando todos os contratos para a IES, para a qual passei a prestar serviços. Tenho muito a agradecer ao Comte. Walter e aos Comtes Cochrate e Reis, ambos diretores da IES, que me deram todo apoio na fase de transição, garantindo meu salário, que até hoje não recebi da SFB, independente das ações trabalhistas.

Vencemos finalmente todas as etapas e conseguimos entregar o sistema pronto após passar por 16 volumes de testes de desempenho em terra, testes de porto e testes de mar, totalizando 23 volumes de cerca de 150 páginas cada.

Após o Sistema de Controle Tático do NaeL Minas Gerais continuamos a prestar serviços na IES gerenciando a modernização dos Sistemas de Informação Gerenciais dos Hospitais Evandro Chagas e Fernandes Figueira, ambos da FIOCRUZ. Essa experiência permitiu que prestasse serviço autônomo para a UERJ, em paralelo com as atividades da IES, quando por contrato não conseguiram entregar o Sistema de Informações Gerenciais do Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD).

A Marinha já tinha pago à UERJ dois milhões de reais, de um total de quatro milhões, e nada tinha sido entregue. Fui contatado então para resolver o problema. Fiz uma auditoria no que fora realizado e recomendei começar novamente, pois nada prestava. Aceitaram e com uma equipe de cinco analistas, meus conhecidos da PUC, desenvolvemos o sistema no prazo de um ano, e ao custo, na época, de cerca de trezentos mil reais. Durante o desenvolvimento tivemos problemas com o pessoal do CPD do HNMD. A intervenção do

então Diretor do HNMD foi crucial para conseguirmos entregar o sistema no prazo e funcionando bem.

Nosso desempenho valeu-nos um convite para assessorar com nossa equipe de software o Diretor do Centro de Produção da UERJ (CEPUERJ). Lá recebemos algumas tarefas para auditar sistemas e revitaliza-los e após algum tempo de convivência fui convidado para ser o Assessor direto do Diretor. Continuávamos em paralelo na IES.

Durante pouco mais de um ano desenvolvemos um trabalho no CEPUERJ que aumentou substancialmente o seu faturamento, apenas desenvolvendo a potencialidade de seus laboratórios e sua capacidade de produção. Nossos conhecimentos de gestão estavam sendo aplicados intensamente, algo que nas universidades é fragil, como comecei a constatar.

Esse sensível aumento de faturamento despertou a cobiça da reitora que passou a exigir o repasse de valores do CEPUERJ, cada vez maiores, para a reitoria, contrariando o regulamento, até que o Diretor se contrapôs e iniciou-se forte contenda judicial. Como não poderia deixar de ser, a corda explode sempre do lado mais fraco e o diretor foi demitido.

Continuei minhas atividades junto à IES desenvolvendo o Sistema de Manutenção Planejada para as Fragatas classe Greenhalg para a Diretoria de Engenharia Naval que durou cerca de um ano e meio e foi entregue com sucesso, graças à equipe de grandes maquinistas envolvida, incluindo o colega Lyra Barbosa.

Logo após a IES entrou em declínio por falta de serviços demandados pela MB e então fui convidado para prestar serviços para o CASNAV, como funcionário da Fundação de Estudos do Mar. Aceitei com muito entusiasmo retornar à minha velha casa, onde iniciei quando ainda no serviço ativo minha rica experiência no setor de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha.

As empresas SFB e ESCA faliram, por motivos cujo detalhamento escapa ao propósito deste livro. Verificou-se assim que foi dizimado um forte segmento de tecnologia da informação da Base Industrial de Defesa, por falta de políticas públicas de apoio ao setor e falta de fiscalização, algo que continua presente em nossos dias.

De volta ao CASNAV iniciamos um rico período de 15 anos de atuação, nas atividades de desenvolvimento de projetos, entre outros citamos o modelo de concepção do Sistema de Planejamento Operacional Militar (SIPLOM), disputado pelas tres Forças para desenvolvê-lo no Ministério da Defesa, com vitória para a MB, por decisão de um General, por apresentar uma proposta efetivamente no plano estratégico, como era o desejado e por conter uma visão de futuro que apontava sua possível evolução.

Aos poucos fomos chamados a atuar em niveis mais altos, na elaboração do Plano de Capacitação de Pessoal e na respectiva gestão da capacitação; no planejamento e controle de todos os projetos do CASNAV, como assessor do Chefe do Departamento de Engenharia de Sistemas; na elaboração do Plano Estratégico do CASNAV e na sua respectiva gestão e evolução organizacional, como assessor do Diretor do CASNAV; como membro do Conselho Consultivo do CASNAV; como assessor da Comissão Tecnica de Ciência e Tecnologia da MB; e assessor da Secretaria de Ciência e Tecnologia e Inovação da Marinha (SecCTM), na Comissão Tecnica de Tecnologia da Informação da MB.

A evolução de rutura do CASNAV iniciou-se em 2001, com o contrato de autonomia de gestão, assinado com a Secretaria Geral de Marinha (SGM). Esse contrato exigia como principal requisito a criação de um plano estratégico com objetivos e metas e a respectiva prestação de contas anualmente à SGM e ao COMIMSUP. A partir de 2002 o CASNAV iniciava a construção de seu modelo de gestão estratégica, inicialmente com o Plano Estratégico, elaborado com apoio de uma consultoria, e em sequencia, por autoria própria.

Como resultado da implantação do modelo de gestão estratégica o CASNAV integrou a partir de 2004, a Autonomia de Gestão, o Sistema de Organizaçao Militar Prestadora de Serviço de Ciência e Tecnologia (OMPS-C), a Gestão de Qualidade Total (GQT) e a Gespública, no escopo de Gestão Estratégica.

Na autonomia de gestão ganhava a possibilidade de contratar pessoal e ampliar os limites de tetos financeiros para aquisições sem licitação. Na época somente duas OM decidiram adotar a autonomia de gestão: o CASNAV e o CRESUMAR.

No sistema OMPS-C o foco eram os custos e a autossustentabilidade, devendo cobrir seus custos com o faturamento dos serviços prestados para as organizações da marinha e extramarinha e prestar contas nos relatórios anuais ao COMIMSUP.

No GQT, implantado a partir de 2003, o foco é a qualidade dos serviços prestados aos clientes, certificando seus processos de produção tecnológica: avaliação operacional de meios, desenvolvimento de software; e criptologia; e ainda indiretamente, seus processos de apoio, segundo a norma ISO 9001:2008, sob a supervisão e controle do Lloyd's Register, com auditorias semestrais de manutenção.

Na Gespublica, onde utiliza os critérios de prática de excelencia de gestão adotados por mais de 110 países no mundo concorreu nos certames do Premio de Qualidade do Governo Federal (PQGF) promovidos pelo Ministério do Planejamento.

Esse programa foi implantado desde 1998 pelo governo federal. O CASNAV iniciou sua participação nesse certame em 2004, foi premiado em 2005, 2006, 2007 e 2010 entre mais de 50 organizações que em média concorriam, do setor publico e privado. Seus critérios de excelência referem-se ao planejamento, considerando a estratégia e planos, a liderança, os clientes como cidadãos e a sociedade (meio ambiente e responsabilidade social); referem-se à execução reportando-se aos recursos humanos e aos processos; referem-se ao controle, considerando os resultados medidos, suas tendencias trianuais e medidas comparativas de benchmark; e finalmente considera a aprendizagem institucional, a partir da organização das informações e da gestão do conhecimento.

A partir de 2010 o PQGF foi descontinuado pelo governo federal, mas a MB continuou a aplicá-lo sob a denominação de programa Netuno, pois seus critérios foram adaptados pelo CASNAV, em parceria com a Diretoria de Administração e posteriormente por ela aplicado às demais Organizações Militares (OM). Em 2015 o CASNAV foi reconhecido pela MB, em excelência de gestão, pelo Programa Netuno, no setor de Ciência e Tecnologia.

O escopo da Gestão Estratégica do CASNAV, procurou *de forma pioneira* integrar as sistemáticas estabelecidas pela MB de forma isolada, como a GQT, o Programa Netuno, as OMPS-C e a gestão

estratégica preconizada no Plano de desenvolvimento Científico e Tecnológico para o setor de Ciência e Tecnologia (C&T).

Nesse escopo temos o Planejamento Estratégico, cujo plano define a missão, visão, valores, objetivos, metas e respectivos indicadores, a partir da avaliação dos ambientes interno e externo; a Organização Estratégica onde se especificam os processos finalísticos e de apoio, com os respectivos indicadores de desempenho, segundo os critérios do PQGF; a Direção Estratégica**,** conduzida segundo a liderança organizacional estabelecida pela MB e requisitos do critério de liderança do PQGF, para supervisão dos recursos alocados pela otimização do processo decisório, de forma interativa com os fatores ambientais e com a alavancagem das relações interpessoais**,** para o cumprimento dos objetivos e metas planejados; o Controle Estratégico segundo as regras estabelecidas pela MB para prestação de contas, por meio de diversos relatórios; e finalmente, a **Aprendizagem Institucional**, baseada nas discrepancias constatadas nos relatórios de controle e inegradas no Relatório de Análise Crítica Estratégica que retroalimenta o Plano Estratégico e o Desenvolvimento Organizacional.

Como resultado da aplicação desse modelo desde 2001, durante cerca de 15 anos no CASNAV, a produção quantificada em 2001 pela realização de 12 projetos anuais, com faturamento da ordem de R$ 1,2 milhão evoluiu até 2012 para 70 projetos anuais e faturamento de cerca de R$ 72 milhões, mas a partir de 2013 começou a declinar, voltando aos patamares aproximados de 2001 em 2015. Isso porque a direção do CASNAV, que se encerrou em junho de 2015 deixou de acreditar na sistemática estabelecida e abandonou boa parte de suas regras.

Tivemos intensa participação na Comissão Técnica de Ciência e Tecnologia da Marinha (ComTecCTM), assessora do Secretário de Ciência Tecnologia e Inovação da MB que se reunia inicialmente quatro vezes por ano e nos últimos anos passou a reunir-se bianualmente, tratando de temas de alto nível de C&T, tais como a aprovação dos projetos das Instituições de C&T da MB (ICT) e assuntos estratégicos do setor.

Da mesma forma participamos da Comissão Técnica de Tecnologia da Informação (ComTecTI), assessora do Chefe do Estado Maior da Armada, nos assuntos de alto nivel de tecnologia da Informação.

Durante esses 15 anos, tivemos a satisfação de participar de vários grupos de tabalho que focalizaram temas estruturantes, entre outros a:

Criação do novo Sistema de Ciência Tecnologia e Inovação da MB; organização da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da MB; criação do Plano de nível estratégico de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da MB (PDCTM); criação do Sistema de Prospecção Tecnologica da MB; criação de indicadores para medição do desempenho da transferencia de tecnologia da França para o Brasil, no contrato do Pograma de Submarino Nuclear (PROSUB); criação da Diretoria de Projetos Estratégicos da MB; criação do Sistema de Gestão do Conhecimento do CASNAV; criação do Sistema de gestão por competência da MB; criação do escritório de Projetos do CASNAV, segundo o *Project Management Institute* (PMI); reorganização da tecnologia de Informação da MB; criação do primeiro Plano de Tecnologia de Informação da MB e de sua nova edição em 2015; criação da Doutrina de Tecnologia da Informação da MB; revisão e criação de planos periódicos estratégicos do CASNAV; elaboração dos critérios de liderança, informações e gestão do conhecimento; e a coordenação geral da elaboração dos relatórios de gestão do CASNAV para participação nos certames do PQGF de 2004 a 2010; elaboração do relatório de gestão do CASNAV premiado no Programa Netuno de 2015; reorganização e criação do Plano Estratégico do Instituto de Estudos do Mar Alte. Paulo Moreira (IEAPM); revisão das normas para áreas de atuação e capacitação do CASNAV; revisões no Regimento Interno do CASNAV decorrente de seu desenvolvimento organizacional; e apoio na organização anual do simpósio de Pesquisa Operacional e Logística do CASNAV, nos ultimos 15 anos, inclusive com apresentação de palestras.

Ainda durante esses ultimos quinze anos tivemos a satisfação de avaliar monografias e participar de Bancas Examinadoras sobre temas envolvendo assuntos de C&T, dos alunos do Curso de Política e

Estratégia da Escola de Guerra Naval e apresentar palestras no CPEM, por exemplo, sobre Guerra Cibernética.

Nos últimos cinco anos, em decorrencia do Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica entre a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha e a Universidade Federal Fluminense fui incumbido de organizar o Núcleo do Escritório de Ciência Tecnologia e Inovação da MB na UFF (NuEscCTIMB/UFF), uma das tarefas que mais apreciei em minha vida profissional.

Estruturado o NuEscCTIMB/UFF iniciou-se um programa de vantagens recíprocas para os partícipes do acordo e de forte impacto social, com vistas ao desenvolvimento da mentalidade marítima, no ambiente universitário, propício para plantar-se as sementes de profícua germinação futura.

A organização do NuEscCTIMB/UFF fundamentou-se na teoria de Inovação Tecnológica de Steven Johnson, um biologo e engenheiro de computação americano, que integrou suas expertises de conhecimento para criar tal teoria, implantada com sucesso nessa atividade.

O NuEsc CTI MB/UFF desenvolve suas atividades em três dimensões:

a) Produção Científica e Tecnológica – composta de oferta de capacitação de pessoal em cursos de pós-graduação pela UFF, de execução de projetos em parceria, de elaboração de projetos UFF/MB para captação de recursos financeiros extra-orçamentários e de produção de artigos científicos para publicação em revistas especializadas de renome ou apresentação em congressos;

b) Produção Industrial – transferência de tecnologia, industrialização e comercialização de produtos para empresas da BID ou incubadas, fomento à incubadora de empresas da UFF, propriedade intelectual e prospecção tecnológica;

c) Política e Estratégica – desenvolvimento de estudos e pesquisas pelo Instituto de Estudos Estratégicos da UFF (INEST), disseminação da mentalidade marítima pela Marinha e apresentação de propostas de Projetos de Lei voltados para a evolução científica e inovação tecnológica com apoio do INEST.

Esse acordo resultou na realização de 12 projetos em parceria, destacando-se entre outos por sua relevancia estratégica: o Simulador de Passadiço de navios mercantes para o CIAGA; a Otimização de Sistemas acústicos para comunicação submarina dos submarinos nucleares; a criação de laboratório no CASNAV para avaliação de ameaças cibernéticas e segurança da informação; o emprego de imagens holográficas para diagnose e orientação de procedimentos em pacientes a distancia etc Esses projetos permitiram a exploração de 14 novas tecnologias, publicação de trabalhos em revistas científicas e escolha de temas para teses e monografias, permitindo seu aprofundamento.

Esse acordo beneficiou a UFF com bolsas para 110 entre alunos e professores de graduação e pós-graduação, no valor de cerca de R$ 2,4 milhões de reais e de cerca de R$ 400 mil reais, para modernização de infraestrutura dos laboratórios decorrentes de taxas pagas pelos diversos projetos.

E ainda beneficiou a Marinha, com redução substancial de custos de mão-de-obra especializada, pois o valor médio de mercado de especialistas utilizados nos projetos gira em torno de seis mil reais, que acrescido dos encargos sociais atinge cerca de doze mil reais. A bolsa de um mestrando é de cerca de R$ 1.500,00 e de um doutorando, de cerca de R$ 2.200,00, sem encargos sociais. Assim passamos a dispor de mão de obra altamente qualificada, com custos oito vezes menor, que transferem seu conhecimento para os integrantes da MB nos projetos, da forma mais eficiente, ou seja, de aprender fazendo (*on the job training*).

Esse acordo encontra-se em fase de renovação e sofreu quase uma total estagnação nos últimos tres anos, por falta de interesse da direção do CASNAV, fato esse já revertido com a administração atual.

Ao final de 2015 fui demitido do CASNAV, juntamente com 23 Oficiais da reserva que formavam uma massa crítica de conhecimento e experiência para o CASNAV, por decisão do Comandante da Marinha e possivelmente pelo efeito DILMA.

Ao despedir-me da UFF, em consequência de minha demissão do CASNAV fui surpreendido com a agradavel surpresa do convite para ser o assessor do Diretor da Escola de Engenharia para fins de

relações interinstituicionais e atuar tambem como membro do Conselho do Nucleo de Estudos de Tecnologias Avançadas, subordinado à citada escola, que cuida da produção tecnológica e das pesquisas para instituições públicas.

Nessa nova função estou envolvido no projeto de Telessaude do Exercito Brasileiro que pretende implantar nos seus 25 pelotões de fronteira, consultórios virtuais que permitem transmitir com fidelidade, imagens holográficas de pacientes, em casos mais complexos, que transcendam a capacitação de saúde local, para diagnose e orientação de procedimentos, por parte de equipes de saude transdisciplinares, nos Centros de Saude Holográficos que se situarão em locais de maiores recursos de capacitação técnica.

Cabe salientar que em março deste ano (2016) foi entregue em solenidade na UFF, presidida pelo reitor professor Sidney de Mello, ao diretor geral do pessoal da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques, estudo completo com cerca de 400 páginas, com o resultado das pesquisas realizadas durante quatro anos com sucesso, relativas ao emprego de imagens holograficas de pacientes das populações ribeirinhas na Amazônia e de pesquisadores na Antartica, com previsão para instalar-se um CSH no Hospital Naval Marcilio Dias e na Policlinica do 9º Distrito naval, em Manaus.

E ainda temos envolvimento no Projeto de Internet das Coisas, publicado em edital pelo BNDES, para o qual concorrem com a UFF cerca de 29 instituições de peso. Entregamos nossa proposta elaborada por 130 pesquisadores da UFF, da FGV, da MB, de empresas e de consultorias, onde os temas da Defesa e da Saude foram de minha autoria, alem de apoiar a coordenação dessa equipe.

Acabamos ainda de redigir uma proposta para a FINEP sobre o tema Defesa, onde a linha de pesquisa eleita foi a aplicação da holografia na saúde, especificamente nos pelotões de fronteira do Exército Brasileiro.

Finalmente fizemos uma proposta de alteração na organização do NETAv, ampliando sua área da atuação para o setor publico e privado, visando futuramente constituir-se o Centro de Produção Tecnológica da UFF.

E assim encerramos nosso relato que abrange as atividades realizadas em meus 74 anos de vida e 52 anos de atividades profissionais voltadas para o engrandecimento de nosso País.

O DNA da Nação Brasileira

Milton Xavier de Carvalho Filho, CMG (Ref°)

Dezembro de 1963, no passadiço do NHi SIRIUS, ao largo do litoral do Rio Grande do Norte, de regresso ao Rio de Janeiro, após três meses de trabalho hidrográfico no Maranhão, ouvimos pelo tubo acústico:

— Passadiço, tijupá. Embarcações miúdas pela proa.

O comandante José Lisboa Freire, veterano da Segunda Guerra, sentado em sua cadeira, observava o mar nordestino, embalando seus pensamentos na família que, em breve reencontraria no Rio de Janeiro, falou: — Xavier, vamos deixar as jangadas pescarem sossegadas.

Determinei ao timoneiro Severino Mendonça: "leme a bombordo, rumo 170°".

— Passadiço, tijupá. Mais dois grupos de embarcações pela proa.

O Comandante, com a tranquilidade de sempre, determinou:

— Navegue entre os grupos, sem que eles corram risco.

Fiz um zig-zag, durante uns dez minutos, até que a última embarcação, passou a 300 metros do navio e, pelo binóculo, deu para ver o aceno dos pescadores, reconhecendo o navio da Marinha de Guerra.

De dia, tudo fácil. À noite, precisávamos redobrar a vigilância porque nem sempre o radar detectava as pequenas embarcações de madeira, cujas precárias luzes de navegação, eventualmente, não tinham alcance visual suficiente.

Pouco depois, o sargento especializado em eletrônica, pediu licença para ajustar o radar, de modo a melhorar seu desempenho. O afrodescendente Benedito trocou um transistor, e o equipamento melhorou. Naquela comissão, por falta de Oficial de Eletrônica, embarcara o funcionário civil Hans Kaule, alemão que emigrara para o Brasil após a Segunda Guerra, e durante mais de vinte anos prestou bons serviços técnicos na DHN. Três anos depois, o oficial de eletrônica seria o colega Winklewiski, filho de poloneses.

No almoço dos Oficiais na praça d'armas, o Imediato, paraense, Capitão de Corveta Acatauassu, informou que o navio permaneceria um dia a mais no porto de Recife, de modo a conciliar as tarefas previstas com a licença para os filhos da terra, no caso, os pernambucanos, que assim teriam mais tempo para rever seus familiares. Os alagoanos e paraibanos lamentavam que o navio raramente escalava em Maceió ou Cabedelo. No Sirius, o cardápio era único para toda a tripulação e, naquele dia, foi servido arroz, feijão, carne seca com abóbora (jabá com jerimum).

Os trabalhos da tarde se concentravam no preparo do navio para a chegada ao porto, incluindo os relatórios técnicos da hidrografia. De repente, um exercício de combate a incêndio, de homem ao mar, de postos de abandono, quando cada homem da tripulação cumpria, com presteza, sua obrigação específica. E assim, os mais jovens iam incorporando em suas mentes, os conceitos de hierarquia e disciplina, as duas vigas mestras da carreira militar. Seguia-se a recreação (com mini futsal no tijupá e no convés de voo), banho de dez minutos, e cerimonial da bandeira, exatamente no pôr do sol.

Depois do jantar, o lazer consistia nos jogos de gamão, mah-jong, xadrez, na leitura de livros da biblioteca volante, e na conversa fiada. Poucas novidades antes, e muitas, depois da escala nos portos. Não havia TV, muito menos telefone para se falar com a família. No refeitório dos marinheiros prevalecia o jogo de Aliado, algo semelhante ao ludo. Proibido o baralho, mesmo que sem apostas a dinheiro. Bebidas, quando em viagem, restritas à caipirinha nos dias de feijoada e à cerveja, na comemoração de aniversários.

Em tempos de exame para promoção a sargento, algum tenente voluntário ministrava aulas de Português e Matemática aos candidatos, todos com mais de dez anos de serviço. A Marinha, nos anos seguintes, iria aprimorar muito as oportunidades de acesso dos marinheiros às graduações superiores, antecipando as chances para os mais bem preparados. E essa evolução positiva mais tarde se estendeu aos sargentos e marinheiros que conseguissem se graduar em alguma universidade, requisito obrigatório para concurso de acesso ao quadro complementar de Oficiais.

Em Recife, com a guarnição licenciada, exceto o pessoal de serviço, fiz a inspeção de rotina pelo navio. Na praça de máquinas, uma equipe – SG-EL Paixão, CB-MO Shroeder, CB-EL Anchieta, MN-SM Araripe – trabalhava na substituição de uma peça do motor-gerador, que funcionara, em turnos de 12 horas, durante 90 dias, sem uma única interrupção. Resultado do trinômio: competência e dedicação dos maquinistas, manutenção correta, e disponibilidade de sobressalentes.

No porto, recebemos a correspondência. Cartas acumuladas deveriam ser lidas em sequência cronológica. A ansiedade prevalece. Haveria tempo para relê-las todas, desenhos e rabiscos dos filhos menores, confidências aliviadas pela alegria da volta (da estrofe do *Cisne Branco*).

A biblioteca volante foi trocada por outra e, até à chegada ao Rio de Janeiro, tivemos a oportunidade de ler Casa *Grande e Senzala*, do Gylberto Freire e *Raízes do Brasil*, do Sergio Buarque de Holanda. Anos depois, confirmamos inequivocamente as conclusões do sociólogo Darcy Ribeiro de que o brasileiro é um **povo novo**, único no mundo, resultado da miscigenação do branco, do negro e do índio, aos quais se incorporaram naturalmente, sem traumas, os imigrantes europeus e asiáticos.

Na listagem nominal da tripulação de qualquer navio da Marinha é praticamente impossível se identificar, pelo nome e sobrenome, a etnia de alguém, exceto, a minoria descendente de italianos, de alemães e japoneses. Mais relevante, o fato de que sobrenomes de cristãos novos do Brasil Colônia se misturam igualmente com nomes derivados do catolicismo, adotados por afrodescendentes, e com os

de origem indígena, tanto na listagem de Oficiais quanto na de sargentos e praças. Este é o DNA da Nação.

Recentes ameaças à Nação Brasileira*

Milton Xavier de Carvalho Filho

Todas as nações do planeta, desde as mais antigas africanas, asiáticas, americanas do Norte e do Sul, pré-colombianas ou não, têm a família, como núcleo básico e indispensável, constituída de pai, mãe, filhos, avós, tios, unidos pela língua comum, transmissora dos hábitos, da cultura e dos sentimentos que vão mantê-los agregados, durante séculos, formando as tribos, os povos. Na história da humanidade, as guerras acontecem, quase sempre, em decorrência do conflito de interesses entre nacionalidades, quando elas disputam terras e outros bens econômicos.

Nossa Constituição Federal estabelece que a *família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.* Assim, o cidadão septuagenário tem o direito natural de preocupar-se quando surgem conceitos novos, propostas de leis que, direta ou indiretamente, vão atingir a família. A ***ideologia de gênero*** é uma dessas ameaças. Grave porque lança questionamentos sobre o conceito natural de homem e mulher. Mais grave porque, ao se argumentar contra ela em defesa da família, há que se caminhar no fio da navalha, de modo a não incorrermos nos delitos relacionados à homofobia. Aquela ideologia é gravíssima por ter suas motivações no velho pensamento comunista, totalmente superado desde 1989, quando caíram o muro de Berlim e a Cortina de Ferro. A História é farta de exemplos de ações contra a estrutura familiar (e religiosa) visando a insegurança psicológica do cidadão, para que ele passe a aceitar um governo totalitário, provedor de sua segurança. Aconteceu na antiga União Soviética, na China, no Camboja do Khmer Vermelho.

* Publicado na folha Campanhense, de Campanha - MG, em setembro de 2016.

Nossa Constituição Federal, no título dos direitos fundamentais, estabelece que *todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza*.

Em nossa opinião, apoiada em experiência de vida, temos o direito de concluir que as leis 12.711 de 2012 e 12.990 de 2014 ao estabelecerem, respectivamente, cotas raciais para ingresso nas instituições de ensino superior e para ingresso no Serviço Público, ferem a Constituição e alimentam a divisões da nação brasileira, sob o argumento da promoção social de minorias. Quando surgiu esse assunto polêmico, para não sermos considerados preconceituosos ou racistas, fomos pesquisá-lo. *Uma Gota de Sangue*, *história do pensamento racial,* escrito pelo Demétrio Magnoli, e o *Não Somos Racistas*, do jornalista Ali Kamel, serviram de ponto de partida. Compartilhamos com amigos e alunos argumentos pró e contra. No antigo documento de identificação, quando ingressamos na Marinha, em 1957, constava cor da pele, branca. Essa e outras informações que poderiam indicar distinção racial foram suprimidas em cumprimento à Constituição de 1988.

No que tange ao acesso às instituições de ensino superior, a lei das cotas raciais, assim conhecida, tem contribuído efetivamente para redução das desigualdades sociais, ao reservar vagas para estudantes oriundos de famílias de baixa renda. Mas, a inserção de parâmetros étnicos na legislação brasileira afronta nosso maior patrimônio, que faz inveja a outros países – povo constituído pela miscigenação de etnias.

A gravidade do assunto, que esconde sutilezas ideológicas, merece exemplificação. Na pesquisa do último censo do IBGE, fiquei constrangido ao ter que informar minha raça ao jovem pesquisador, sem opção de registrar que meu bisavô do lado paterno era negro, foi médico da Santa Casa de Angra dos Reis, em 1890. Durante a Segunda Guerra Mundial, pelos critérios nazistas, se o Doutor Antonio Francisco Bastos fosse judeu, seus bisnetos, caso vivessem na Europa, teriam sido deportados para Auschwitz.

Os autores da lei 2711 provavelmente não levaram em conta o fato de que em comunidades rurais do interior de Minas e do Espírito Santo encontram-se hoje crianças loiras, descendentes de imigrantes

italianos, trabalhando na lavoura, e cujos pais se incluem nos critérios de baixa renda familiar. O mesmo acontece na região sul do Brasil.

A Constituição estabelece que nossa bandeira é símbolo nacional. Para as crianças da educação infantil, suas cores verde, amarelo e azul representam as matas, o ouro e o céu estrelado. Mais tarde, os jovens aprendem que as cores verde e amarelo têm origem, respectivamente, na família Bragança do Imperador Pedro I e na dos Habsburgo, da Princesa Leopoldina. Há dois séculos essas duas cores são unanimidade no sentimento do povo brasileiro, *nos momentos de festa ou de dor.*

Em anos recentes, bandeiras vermelhas representativas de movimentos sociais de trabalhadores têm ocupado as telas da TV e as imagens da mídia impressa, o que induz, na mente das crianças e jovens, sentimentos conflitantes, como se os grupos verde-amarelo não fossem também trabalhadores, e os de vermelho fossem refratários à unidade da nação.

Bandeira vermelha foi adotada na Rússia, em 1923, pela revolução comunista de 1917, e passou a representar a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas – URSS. Serviu de modelo para a República Popular da China, em 1949, para o Vietnam do Norte e, parcialmente, para a Coréia do Norte, após a divisão da Coréia.

Quando se desmantelou a URSS, em 1989, os países independentes do controle russo, imediatamente retornaram às suas bandeiras que historicamente representavam as respectivas nações, inclusive a própria Rússia. Até Cuba, com seu cinquentenário regime comunista, manteve sua bandeira histórica. Alguns outros países têm o vermelho dominando sua bandeira nacional em razão de tradições muito antigas, e sem qualquer vínculo com modelos comunista ou socialista de governo. A metade vermelha da bandeira de Portugal representa as batalhas ao longo dos séculos, e foi adotada pela República portuguesa proclamada em 1910, muito antes, portanto, da revolução russa. A metade vermelha da bandeira de Portugal representa as batalhas ao longo dos séculos, e foi adotada pela República portuguesa proclamada em 1910, bem antes, portanto, da revolução russa.

Definitivamente, no Brasil, bandeiras vermelhas não deveriam ser exibidas por grupos de pessoas que se consideram brasileiras, porque isto incita à divisão da Nação.

"O que mais preocupa não é o grito dos corruptos, dos violentos, dos desonestos, dos sem caráter, dos sem ética. O que mais preocupa é o silêncio dos bons". Martin Luther King, Jr.

Energia Eólica

Hélio Trigueiro

Nos tempos de D. Quixote – o primeiro romance da literatura ocidental, segundo críticos da academia – a energia cinética dos ventos atuando nas pás do moinho era transformada em energia mecânica, objetivando a moagem de grãos.

Hoje, a energia mecânica obtida gera energia elétrica. Na última década, este tipo de geração vem apresentando um crescimento quase exponencial, principalmente pelo barateamento constante de equipamentos usados na sua produção.

Nos últimos cinco anos seus preços foram reduzidos em 40%. Fato esse, aliás, rotineiramente observado em quase todo o processo produtivo, quando o bem passa a ser fabricado em larga escala industrial e incorporando novas tecnologias.

Há uns nove anos, quando técnicos brasileiros apresentaram ao governo essa novidade que estava surgindo nos setores elétricos das nações desenvolvidas, ouviram da Ministra de Minas e Energia a frase histórica "Isso é produto de butique". E assim perdemos o bonde do pioneirismo – numa época em que sobravam recursos fartos do governo, graças quase exclusivamente ao disparo da China pela demanda das nossas *comodities* e matérias primas, que constituem maior parcela das nossas exportações, desde os tempos do Pau-brasil.

E assim perdemos o bonde do pioneirismo: Um País que possui uma região geográfica mais competitiva do mundo, para a produção da eólica: O Nordeste brasileiro. Pelos fatores:

a) Ventos constantes em intensidade e direção predominante Sudeste – os históricos alísios.

b) Sopram com maior intensidade no período noturno, pela diminuição da temperatura e o aumento da densidade do ar.

c) O índice de insolação é dos melhores do mundo, pela escassez de nuvens, que reduzem a insolação. Principalmente na região do sertão que está sendo muito beneficiada pela instalação de centenas de parques eólicos.

d) Assim, os Projetos Híbridos (Eólico + Solar). Aquele de maior produção noturna; este diurna, irão maximizar as produções dos parques, além de diminuir bastante a capacidade ociosa – no período diurno – das linhas de transmissão. Barateando assim, a produção de energia.

Os Países produtores do continente europeu apresentam, nas suas matrizes energéticas, uma média de 20% de geração a partir da fonte eólica.

Já com respeito à solar, a Região da Bavária, na Alemanha, nos dias mais ensolarados do verão, esta geração chega a atender a 50% do consumo do país.

Pois bem, a melhor insolação de lá não alcança metade da insolação do Rio Grande do sul, justo pela constante presença de nuvens sobre as terras gaúchas. Esta insolação, por sua vez, é fração da observada no Sertão Nordestino.

Ainda no continente europeu o chamado de Fator de Capacidade, que é o parâmetro utilizado para avaliar o rendimento de um parque eólico, se situa na faixa de 20%.

No Nordeste este rendimento é da ordem de 50%. (Sem considerar o efeito da energia solar).

Lá, os maiores rendimentos eólicos são obtidos nos parques Offshore. Em contrapartida o custo da energia gerada é o dobro da nossa, pelo investimento bem mais elevado.

Todo o exposto traz-nos à mente um verso de canção da nossa juventude: "Deus dá o frio conforme o cobertor"...

A tendência mundial no campo das Energias Alternativas é a chamada Geração Distribuída, que é aquela produzida próxima aos

locais de consumo: Eólica, Solar, Biomassa e PCH (Pequenas Centrais Hidrelétricas). Exploram a vantagem comparativa de minimizar os gastos com Grandes Linhas de Transmissão. Além da grande vantagem de reduzir riscos crescentes de possibilidade de atos de terrorismo. Cada vez mais – teórica e tecnicamente – impossíveis de serem evitados.

Flashes Panorâmicos de Setor Energético

1) Participação atual das fontes de energia na nossa matriz energética:

Fonte	%
Hidráulica	65
Eólica	7
Solar	0,03

2) Algumas vantagens da Eólica:

a) É possível instalar um Aerogerador a 4 km na retaguarda de outro já em funcionamento. É a distância suficiente para recompor, satisfatoriamente, a turbulência provocada na atmosfera pela turbina que estiver à montante.

b) As alturas das torres estão sendo incrementadas com o emprego de novas tecnologias que permitem construí-las com a altura de 140 m – ou até mais.

São de estruturas metálicas, em forma de anéis montáveis no campo, de fácil transporte e que dispensam o uso de guindastes. O que resulta em um aumento na produção de energia e redução dos custos de implantação.

As torres atualmente usadas alcançam – no máximo – 100, 120 m. Com estrutura de concreto armado, metálicas ou mistas.

3) Potencial capacidade de Geração Eólica, altamente competitiva (Velocidade do Vento ≥ 8 m/s).

Brasil ..... 21 GW Gigawatt
Nordeste ..... 10 GW Gigawatt
(1 Gigawatt = 1.000 MW Megawatt)

Referencial:

Usina Hidroelétrica de Itaipu – Potência Instalada de 14 Gigawatt.

Atualmente já está sendo considerado o aproveitamento de jazidas de vento com velocidade média ≥ 7,5 m/s e ainda poderá a chegar até 7 m/s.

4) A produtividade da geração eólica no Nordeste é a melhor do mundo, independentemente da vantagem da produção em conjunto com a solar.

5) Com o tempo, deverá se observar, com respeito à solar, a mesma redução de preço nos equipamentos de produção, tal qual ocorreu com os da geração eólica. Sua fonte de energia é inesgotável e constante.

É a energia alternativa de maior perspectiva real de crescimento, principalmente na formatação do esquema de produção da Energia Distribuída, que é aquela gerada mais próximo possível do consumo. Como a produzida nas coberturas das residências, unidades fabris e áreas inapropriadas à produção agrícola ou habitação humana.

6) A energia nuclear é a mais cara que existe.

7) A eólica já é a energia mais barata produzida no País.

Segurança Estratégica

Com o advento do novo fato social do Terrorismo Globalizado - sistema altamente destrutivo que dispensa o emprego das Forças Armadas para arrasar a infraestrutura inimiga e impigir prejuízos incomensuráveis ao funcionamento da vida e da economia. Observa-se, por exemplo, a situação da França, cuja parcela Nuclear responde por 70% de capacidade instalada.

Pequenas células suicidas terroristas, dispondo apenas de pequenos foguetes portáteis e transportáveis individualmente, de alto poder destrutivo, trajetórias controladas por GPS (ou um simples Drone, de maiores dimensões, por exemplo) direcionarão tais

artefatos diretamente aos pontos vitais de uma Central Nuclear, ou mesmo uma grande represa... que prejuízo não poderá causar?

Sem energia elétrica não funcionam: Comunicações, fábricas, metrôs, abastecimento de água e gás, serviços bancários... enfim, a vida moderna urbana não prescinde da energia.

Pergunta-se: Um país com este perfil energético poderá encarar uma guerra moderna?

Será o próprio apocalipse bíblico.

Outras ameaças real e atual residem na área cibernética. Há poucos anos hackers invadiram computadores do Pentágono.

Uma outra ameaça real que tira o sono do setor de segurança dos EEUU é o ataque cibernético às redes distribuição de energia elétrica do país. São cinco empresas que exploraram essa área com sistema de proteção informatizado ultrapassado e ineficiente na defesa anti-invasores de rede. Além da grande dificuldade de se implantar programas eficientes na proteção ao sistema, face à sua enorme extensão e complexidade.

Isto posto, finalizando, algumas ideias que dizem da atual importância do vento, antes somente utilizado em atividades de relevância secundária. À exceção da navegação à vela. Ressalte-se.

Vento

Vergando folhas de coqueiros, assoviando nos fios, escorregando nos telhados, espremendo-se nas frestas, gera o vento sons que mais parecem lamentos:

Sabem quem sou e de onde venho?

Venho do mar frio para refrescar a terra; transporto jangadeiros exaustos da pesca diária, na ânsia de braços que os enlacem e colo que lhes revigore as forças. Meus alísios – soprando sempre de nascente a poente – trouxeram Colombo do Velho Mundo, o que possibilitou a vocês estarem aí e agora a me escutar.

Sou o ar em movimento, livre e soberano, a ninguém obedeço, sempre presente aqui, ali e acolá. Essa dinâmica me dá uma força

poderosa, ainda tão pouco aproveitada. Energia de uma matéria que não explode, não queima, não se transforma nem se desmaterializa. Uma força imensa, quase sem fim, que não é suja nem suja a natureza. Limpa como eu.

Posso girar um mundo dos gigantes cata-ventos para atender às carência humana: Energia que aviva cidades, alegra lares, clarifica salas de aula, ilumina centros cirúrgicos, aciona fábricas e pontifica aquele povoado ilhado na escuridão da noite. Imprimindo assim no iniciante piloto notívago profunda satisfação de permitir-lhe confirmar a precisão da rota traçada. O povoado está bem ali na proa. Confere. Beleza!

E aquela luz traz para ele todo o calor humano do povoado, aquecendo a fria solidão da cabine de voo.

Lembrou-me o colega Xavier – dedicado coordenador deste livro – da sua finalidade primordial: Registrar nossas vivências na Marinha – ou fora dela.

Vivência deriva de vida. Vale dizer, o que fizemos de bom com ela – ou o que ela fez conosco.

Submetendo-me aos mais elevados propósitos pedagógicos; qual seja, o de inspirar novas gerações que porventura venham a se debruçar sobre estas linhas, escritas por uma geração que também já foi tão jovem quanto elas.

Que saibam selecionar e tirar algum proveito dos nossos acertos como também de nossas imperfeições – como ensina a sabedoria.

Algumas informações sobre o Projeto Picuí:

Um empreendimento de geração de energias alternativas que estamos – eu e meu irmão – concluindo no alto sertão paraibano, até o final de 2017.

De epicentro justo na cidade de Picuí, tendo os trabalhos de campo sido iniciados há 7 anos. Constituem eles, basicamente, de medição do vento, (direção, velocidade e umidade relativa) durante – ao menos – 3 anos ininterruptos, com medição de 10 em 10 minutos, que são automaticamente remetidas, via satélite, para um computador central, que os armazena e processa. São 10 torres de

medição de vento com 120 metros de altura. Além da regularização fundiária dos imóveis que são por nós adquiridos ou arrendados pelo período de dez anos. No total são mais de 300 imóveis rurais.

A primeira etapa do projeto – já concluída – contemplou uma capacidade instalada de 240 MW (Megawatt) de energia eólica, que foi negociada com uma grande empresa de renome nacional.

A segunda, com capacidade instalada prevista de 900 MW de eólica e 300 MW de solar, estará concluída até o final de 2017.

A primeira etapa demandou uma área de terreno para produção de energia eólica de 4.500 Ha, dos quais adquirimos 2.200 hectares.

A segunda etapa contará com uma capacidade instalada de produção prevista de 900 MW de eólica mais 300 MW de solar, demandando uma área de terreno para produção de energia de cerca 17.000 Ha. Esta área selecionada abrange uma dimensão geográfica de 50 x 15 km.

É a terra onde passei parte de minha infância: Eu, garoto de calças curtas; meu pai, o juiz das Comarcas por onde passamos.

É triste constatar as condições de vida daquele povo, não muito diferente daquilo que chega ao nosso conhecimento de adulto. Um emaranhado totalmente dominado pela politicagem, a mais rasteira e míope possível: Votos trocados por milheiros de tijolos, dentaduras ou inclusão no Bolsa Família, que estimula a acomodação e abate o ânimo do sertanejo. Neste período de 4 anos de seca, como é triste chegar naquelas pequenas casas brancas ilhadas na paisagem cinza da caatinga e falar com o proprietário – a qualquer hora do dia!

Mas, a outra face da moeda nos traz muita alegria e orgulho de ter contribuído um pouco para o desenvolvimento da nossa terra. A energia que será ali produzida, só pelo Projeto Picuí, é suficiente para atender ao consumo de todo o Estado da Paraíba. Uma razoável quantia circulará na região, pela distribuição do *royalty*, que é um percentual do faturamento da energia produzida pago ao proprietário do imóvel sobre o qual se assente o empreendimento.

Outra parte será constituída de impostos que serão recolhidos aos cofres Estadual e Municipal. Desses recursos, pouco chegará à

população. Infelizmente. Boa parte deles serão consumidos pela folha de pagamento dos representantes do Poder Legislativo – vereadores e deputados – em detrimento das políticas públicas de educação, saúde e saneamento básico, principalmente. Nossa máquina pública é uma das mais caras e ineficientes do mundo, quando comparada aos demais países desenvolvidos. Mas, brasileiro vive de esperança e, neste final de 2016, a esperança se apoia essencialmente, no combate à corrupção pública.

Que Deus nos ajude. Oremos...

Missão Noturna

Hélio Trigueiro

Final de tarde em uma fazenda

No campo, tratores gradeavam a terra para o próximo plantio. João, em pé junto ao banco de um Operador-Aprendiz, a quem dava instrução. Súbito, um solavanco mais forte e o instrutor caiu por terra, entre a máquina e o implemento, tendo três dedos do pé semidecepados por um dos discos da grade de arrasto. Coisa feia de se ver, apesar do garrote intermitentemente aplicado na coxa. Sangue, muito sangue e uma febre que só subia.

Intencionava o patrão decolar ao nascer do sol do dia seguinte, levando-o a um hospital da capital do Estado. Entretanto, agravava-se a cada hora o estado de saúde do paciente.

Doendo muito, João?

Demais da conta doutor, valha-me Deus!

Imperioso o traslado imediato: Três da matina. Tratores com faróis acesos nas cabeceiras da pista.

Cheque de decolagem. O piloto ainda não capacitado para voo noturno, fervorosamente rezando por uma oportunidade ilegal para, em voo solo, cotejar as teorias das apostilas e simuladores com a realidade do voo por instrumentos.

O rugido dos motores espantava madrugadoras onças e raposas. O avião engoliu a pista insuficientemente iluminada e

mergulhou numa escuridão de breu, só atenuada pela rubra luz-ambiente da cabine e as das pontas das asas. O resto eram só estrelas: Solitária noite sem lua.

João gemia... gemia o tempo todo. Sem morfina na fazenda, a anestesia tinha sido o etílico, cujos efeitos principiavam a cessar.

Ao final da etapa, nascendo o sol, nasce Teresina embelezada pelo colar dos rios que a abraçam cujas águas, como brilhantes, refletem dourados raios matinal.

Rasgando todos os regulamentos aeronáutico, e o piloto agraciado com rigorosa punição por voar noturno sem estar capacitado.

Hoje, João vive com o pé – ou com o que dele restou. E trabalha de motorista em minha empresa.

Exaltação ao Homem do Mar*

Joaquim Nabuco

A Marinha tem, em todo o mundo, uma popularidade sua, um prestígio próprio sobre as massas. O Marinheiro é um ausente; tem que ser pelo seu gênero de vida, muito menos regional do que o soldado, vinculado à guarnição.

Na maior parte do tempo, a luta do homem do mar é contra os elementos – pelo menos o era na antiga Marinha à vela, da qual ele vem – e isto imprime à sua energia um caráter de grandeza que amesquinha as dissenções civis. Para um sentimento se apossar de seu coração é preciso que tenha alguma coisa de vasto, de insondável.

O oceano é o molde em que é lançada sua individualidade, daí resultando uma grande extensão de horizonte exterior. A Bandeira

* Texto lido pelo Ministro do STF Paulo Brossard, ao término de sua conferência para os Oficiais do Curso de Política e Estratégia Marítimas, em 1987, na Escola de Guerra Naval.

tem sobre ele uma influência que só pode ter, no Exército, entre os soldados que alguma vez entraram em combate.

Para os que viram a bandeira do inimigo, ondeando ao longe como um desafio de valor, a Nacional não pode ser o objeto que é para os Marinheiros, habituados a levá-las aos confins do mundo, como um distintivo de seu país distante.

Há no desenrolar do pavilhão, na solidão do oceano, quando dois navios se encontram, uma sugestão de patriotismo que cala na alma até o fundo. É diante do estrangeiro, que se educa, se corrige, se apura o sentimento patriótico. E o Marinheiro está sempre diante do estrangeiro. Daí o seu afastamento natural, a sua incompreensão de tudo o que divide o país, o seu amor a tudo o que une.

Ele tem um sentimento da Pátria, unitário, nacional, impessoal; por isso, as velhas tradições do país conservam-se vivas nos navios depois de apagadas em terra. A esse sentimento unem-se a sua simpatia pelas ideias e pelas coisas que ele sabe ser universais, porque as encontrou, a volta do Globo, nas diversas escalas de seu navio.

A Educação Brasileira e nosso estágio de desenvolvimento socioeconômico

Luiz Gonzaga Machado de Mendonça*

* Luiz Gonzaga Machado de Mendonça, Engenheiro Químico pela Universidade do Brasil, em 1966; Economista pela UFF, em 1967; Químico Industrial, pela UFRJ, em 1968; Mestre em Economia, pela Universidade Paris I - Sorbonne, em 1979; Doutorado em Desenvolvimento Econômico e Processo de Industrialização no Brasil, pela Universidade Paris I - Sorbonne, em 1983; Diplomado em Estudos Avançados - DEA, em Propriedade Industrial, pelo Centre Internacional de la Proprieté Industrielle, pela Universidade Robert Schumann – Strasbourg - França.
Secretaria de Indústria e Comércio do Estado de Mato Grosso, em 1969; Escritório de Projetos; Coordenador de Planejamento do Estado de Mato Grosso; Engenheiro Químico do BNDE (atual BNDES), de 1975 a 1978; Diretor de Transferência de Tecnologia do INPI e Diretor de Marcas do INPI, por duas vezes; Chefe da Delegação Brasileira na Reunião BRASIL- FRANÇA, em Paris, 1988; Palestrante, Conferencista em Seminários Nacionais e Internacionais; Professor Titular de Química Orgânica na Universidade Estadual de Mato Grosso - UEMT, de 1970 a 1973; Professor Titular de Química Tecnológica da Faculdade de Engenharia da UEMT, de 1970 a 1973; Professor Titular de Análise Microeconômica Universidade Católica de Mato Grosso, de 1970 a 1973; Professor Titular de Matemática Aplicada à Economia da Universidade Católica de MT, de 1970 a 1973.

Introdução

Este texto não tem pretensões maiores que esboçar, de forma simples e empírica, uma possível relação de causa e efeito entre a Educação e o estágio de desenvolvimento socioeconômico brasileiro.

O indicador central escolhido para a análise e as avaliações comparativas foi a patente, pelo fato de conter informações precisas, importantes, quantitativa e qualitativamente, relativas às criações, aos inventos e, como consequência de seu uso e de sua aplicação, às inovações.

Antes, revolvendo memórias, volta-me de forma nítida uma conversa em família, o pai, a mãe e os quatro filhos, o caçula era eu, nos meus inocentes oito anos. Isto foi em dezembro de 1948.

Meu pai, Clayde Machado de Mendonça – cirurgião dentista, introdutor, na década de 1950, da hipnose no tratamento odontológico no Brasil; presidente da Associação Fluminense de Odontologia, fundador da Primeira Policlínica Odontológica do País, edil pela cidade de Niterói – RJ, nos anos 1950, virtuose como tocador de serrote com arco de violino – esse meu saudoso pai, há setenta anos, dizia:

"Os ensinos primário e ginasial devem ser ministrados em horário integral. As crianças devem receber educação, de boa qualidade, refeições, com tempo de trabalhos manuais, de lazer e esporte. Devem fazer seus "deveres de casa" na própria escola, sob a orientação de professores".

E terminava com certo ar de solenidade de quem vaticinava:

"Daqui a setenta anos, vocês, tomara, e certamente meus netos, serão testemunhas dos grandes resultados para este nosso país. E concluía, enfaticamente: "desde que todos nós, sociedade civil, Estado, setor privado, Forças Armadas, façamos nossos deveres de casa, com rigor, com competência, sem intermitência e com muita dedicação"**.**

1. Patentes: elementos, funções, direitos de propriedade

Mostram a antropologia e a história, que os primitivos criavam, inventavam suas ferramentas de trabalho, seus engenhos, seguindo o instinto, a inteligência, a criatividade e suas habilidades, para a sobrevivência, a manutenção, defesa e para o lazer. Não havia, em princípio, a noção da propriedade daquela criação ou do bem material gerado. Os segredos precisavam, assim, ser preservados e guardados, até quando possível, principalmente os relativos aos artefatos: de caça, de pesca, de defesa, de combate, enfim, de sobrevivência.

As patentes, e a regulamentação dos direitos relativos à sua propriedade, são algo que aparece muito recentemente, em termos do curso da história da humanidade. Historiadores e estudiosos apontam como das primeiras invenções a receberem os benefícios da proteção jurídica: em Florença, em 1421, um dispositivo de transporte de mármore, criado por Felippo Brunelleshi; na Inglaterra, em 1449, John Utyman inventou um processo de produção de vitrais. E, somente em 1883, se realizou em Paris, a CUP-Convenção da União de Paris, com o objetivo de estabelecer as regras internacionais, harmonizar e definir direitos e deveres, limites e formas de defesa, num Sistema Patentário, em nível mundial. Vale lembrar que o Brasil foi um dos sete países presentes às reuniões iniciais e um dos catorze primeiros signatários. Ressalte-se, isto ocorreu ainda no período do regime monárquico de Dom Pedro II, demonstrando sua visão de verdadeiro estadista**.**

Na composição do documento de patente, desde a sua origem, no depósito do pedido, protocolado no Instituto Nacional de Propriedade Industrial – INPI para efeito de análise técnica e sua concessão, ou seu indeferimento, constam, além da clara e precisa identificação do inventor ou inventores: o nome do país do depósito original; a classificação do invento, segundo critérios estabelecidos a nível nacional e internacional (Classificação Internacional de Patentes); a data/hora/minutos, do depósito protocolado, que determinará sua posição em termos relativos para efeito de prioridade, a nível nacional e planetário; de um número de identidade, que corresponde à sua "impressão digital", ou seu

"passaporte", que a acompanhará para sempre. Há dois elementos, ou partes, de importância fundamental: o relatório descritivo e as reivindicações**.**

No **Relatório Descritivo**, o inventor/depositante expõe, de forma clara e sucinta, o objetivo da invenção que se pretende patentear, isto é, por exemplo: o produto, o processo, a tecnologia, o equipamento, a solução para um problema, e a forma para superá-lo ou resolvê-lo. Além disso, deve demonstrar que analisou o **estado da técnica**, significa dizer, tudo aquilo que existe, relativo àquela área de conhecimento, na qual se enquadra o Invento, e já divulgado por todo e qualquer meio de divulgação ou forma de torná-lo do conhecimento público, acessível, portanto, a qualquer pessoa, em qualquer tempo e em qualquer quadrante da terra. Obviamente, que seja também do conhecimento do analista do INPI, para este poder comparar com o conteúdo da invenção**,** objeto do pedido da patente, e, por consequente, caracterizar como tendo sido atendido o quesito essencial, necessário, da **Novidade**.

A parte correspondente às **reivindicações** seria o "coração" do Relatório descritivo**.** É nesta parte onde o inventor/depositante expõe, de forma clara, objetiva e precisa, o conteúdo técnico ou tecnológico do INVENTO, ou seja, define o **objeto da patente**, e, por consequência, o que lhe permitirá obter a concessão, a correspondente Outorga da Titularidade e a Garantia dos Direitos inerentes à sua **invenção**. O conjunto das reivindicações representa como que uma fortaleza de defesa do inventor, frente a qualquer terceiro que possa vir a pretender usurpar seu direito de propriedade sobre sua invenção. Corresponde assim, o conjunto das reivindicações, por analogia, ao conjunto de coração e cérebro, no corpo da patente e dos direitos outorgados pelo Estado. Esta parte serve para caracterizar um segundo quesito essencial da patente, a ATIVIDADE INVENTIVA.

Ora, imaginem as muitas vantagens, os ganhos para o desenvolvimento da ciência, das novas tecnologias, além da importante redução do tempo consumido pelos inventores, pesquisadores, cientistas, em laboratórios, nos centros de pesquisas, nas universidades, nas fábricas; além de se evitar a superposição de

esforços intelectuais e financeiros, por parte dos produtores, investidores e das mentes brilhantes dos criadores/inventores; sem falar das consequências como estímulo e aceleração da velocidade de surgimento de novas ideias, que não são patenteáveis enquanto apenas ideias, mas que, possivelmente, frutificarão em outras novas ideias ou criações e em outras invenções patenteáveis, com enormes ganhos para a sociedade, usando-se o acervo das invenções já patenteadas.

Importantíssimo é salientar o papel das patentes como verdadeiras bússolas, consideradas as patentes em seus conjuntos ou famílias, e por setores de produção, como verdadeiros faróis de iluminação de caminhos para os novos desenvolvimentos tecnológicos.

2. Indicadores e posição relativa do Brasil

Nos limites do objetivo deste texto, vejamos alguns indicadores, seus significados e resultados, para, mesmo que numa análise panorâmica e empírica, podermos situar nosso país.

a) População, distribuição espacial e realidade socioeconômica

Conhecemos a disforme ou perversa distribuição regional da população brasileira, suas imensas desigualdades socioeconômicas, resultado de um processo mais que secular, causado por fatores naturais, antropológicos, sociológicos e econômicos, diferenciados.

Em nosso entendimento as diferenças regionais são resultado das arcaicas e viciadas formas de produção, num modelo quase pré-capitalista, aliado à falta de planejamento, de competência, de visão, seriedade, de inteligência dos governantes e dos gestores, ao longo das muitas e muitas décadas.

O Brasil tem a quinta maior população dentre todos os países do mundo (apenas a China, Índia, EUA e Indonésia nos superam). Se considerarmos sua composição, suas especificidades, virtudes e profundas distorções, poderemos optar: seja por acreditar nas brilhantes e otimistas percepções e projeções do ilustre mestre Darcy Ribeiro; ou, simples e tristemente, optarmos por perdermos o sono, por longo tempo.

b) PIB per capita

Com o PIB nominal, segundo informação do Fundo Monetário Internacional – FMI com pouco expressiva variação segundo outras fontes, ONU, OCDE, por exemplo: situado no patamar dos US$ 1,8 trilhão, o Brasil flutua, conforme a data, a taxa cambial e a fonte, entre a sexta e a nona posição mundial, atrás apenas, em valores arredondados e em dólares americanos: dos EUA (18 trilhões); da China (11 trilhões); do Japão (4,2 trilhões); da Alemanha (3,4 trilhões); do Reino Unido (2,9 trilhões); da França (2,4 trilhões); da ÍNDIA (2,0 trilhões); da Itália (1,8 trilhão). Significa dizer que, neste quesito, fazemos parte do pelotão de frente, o que é muito importante e alvissareiro.

Especificamente em relação ao PIB per capita, maior cautela exige a análise, pois há que se estudar, paralelamente, a composição da Renda Nacional, o quadro da sua distribuição regional e na pirâmide social, o volume do total consumido, o perfil dos consumidores, e muitos mais fatores e variáveis. O Brasil, segundo o FMI, em 2013 situa-se em sexagésimo primeiro lugar, com seus 11.310 dólares de renda per capita, portanto abaixo dos níveis dos países desenvolvidos e de muitos países emergentes, como por exemplo: Coréia do Sul, 24.238, Argentina, 11.766, Chile, 15.775, Portugal, 20.727, Rússia, 14.818, a Polônia, 13.393; e muito distanciados de países como: a Suíça, com 110.423 dólares, a Austrália com 64.863, os USA, 53.101, o Canadá, 51.989, a Alemanha, 44.999, a França, 42.999, a Nova Zelândia com 40.481 dólares de renda per capita. Somos ainda um país de paradoxos, em que pese a elevada expressão numérica dos nossos 204 milhões de residentes, o que joga para baixo o valor da relação PIB nominal/população. Diante deste quadro, percebe-se que a possível euforia, quanto à posição do PIB nominal brasileiro, se arrefece diante da realidade distinta relativa ao PIB per capita.

c) matriz brasileira de *input-output* ou tabela de LEONTIEF

Essa tabela, também denominada de **entradas e saídas,** além de permitir se avaliar o peso relativo e absoluto dos setores produtivos que agregam maior conteúdo tecnológico e valor aos bens, identifica a importância dos setores com pujança nas

exportações de bens manufaturas e seus valores agregados, não apenas os segmentos produtores de *commodities*, hoje preponderantes no Brasil.

O Japão, a Coréia do Sul, alguns outros países asiáticos e inúmeros emergentes dão prova de capacidade e vigor econômico, espelhados nas suas pautas de exportação/importação, apesar de suas profundas carências em matérias primas e insumos básicos. A economia brasileira ainda pode ser considerada fechada, com baixa competitividade, baixa produtividade e elevados custos de produção (o Custo Brasil, por exemplo), no setor secundário, com algumas poucas ilhas de exceção**.**

A MATRIZ mostra o cruzamento de todos os setores ou segmentos produtivos em linha horizontal e em linha vertical, e os valores correspondentes que cada um fornece aos demais e a ele mesmo, em suas relações comerciais bilaterais, ocupando as respectivas "casinholas" do cruzamento das linhas e colunas, num determinado período de tempo, em geral um exercício fiscal, ou econômico. Obviamente: quanto mais janelinhas estiverem preenchidas e quanto maiores forem estes valores, é sinal nítido do grau de desenvolvimento econômico e, mais especificamente, industrial do país, e maior é o efeito multiplicador existente na dinâmica de sua economia.

Em síntese, aquelas janelinhas preenchidas retratam o grau de complexidade**,** de complementariedade e de relativa autonomia desta economia.

No caso brasileiro, pode-se dizer que a MATRIZ é bem ocupada, mas há que se levar em conta: os respectivos volumes e valores; os valores agregados nas respectivas trocas e o conteúdo tecnológico dos produtos e serviços gerados e trocados entre os setores. Por exemplo, se o país tem como alavanca principal do seu crescimento o Setor Primário (agricultura, pecuária, pesca e *agrobusiness*, exploração de minérios e petróleo e gás, e outros), mesmo que tenha elevado grau de desempenho, excelente produtividade e competitividade, seja por potencial natural, por vantagens comparativas ou tecnológicas, pode isto significar elevado grau de dependência e de vulnerabilidade, seja por causa de variações

significativas nas relações de troca, seja devido às recorrentes crises setoriais e por muitos outros fatores e ações de agentes internos e externos perturbadores.

d) Escolaridade – Cultura – Utilização do Potencial Humano

Estes elementos são também indicadores muito significativos numa análise comparativa entre países. Enquanto no Brasil a média do tempo de escolaridade está no patamar de apenas **sete anos**, os países desenvolvidos apresentam médias na casa dos 14, 16 e 18 anos, e, nos emergentes mais pujantes, como a Coréia do Sul, Taiwan, por exemplo, o regime de ensino estabelece, com muito rigor e seriedade, a meta de 16 a 18 anos. Isto, aliado a excelência na qualidade do seu ensino, ao volume de recursos alocados na educação, à maior competência e melhor formação dos docentes, somados à continuidade, à disciplina na execução e a permanente fiscalização das respectivas políticas públicas, programas e projetos educacionais e de cultura. Não nos surpreendem os excelentes resultados, em apenas poucas décadas. Apenas como exemplo, a Índia coloca um contingente imenso de seus jovens graduados para realizarem seus mestrados, doutorados e suas especializações, nas melhores universidades de países desenvolvidos, principalmente Inglaterra e EUA. A China envia e monitora, permanentemente, um contingente de aproximadamente cinco milhões de cidadãos, cada ano, para diferentes países, cuidadosamente escolhidos, para conhecerem as suas culturas**,** hábitos e seus mercados. Imaginemos, ao longo de décadas, os resultados colhidos e seus efeitos multiplicadores.

Enquanto a média de livros lidos, por ano, por europeus ocidentais, alcança de 14 a 20 no Brasil, com boa vontade, este índice corresponde a dois livros por ano, em sua média. Ao final de décadas, pergunto quais as consequências?

e) Universidades, Centros de Pesquisa, Desenvolvimento Científico, Tecnológico e de Inovação.

Quanto a esses elementos, alguns parâmetros ajudam a avaliação do Brasil, comparativamente a outros países:

– os respectivos contingentes de cientistas e pesquisadores (nos EUA 800 mil e, no Brasil, 53 mil);

– o número e a qualidade de ensino nos cursos superiores;

– os respectivos orçamentos aplicados sérios, adequada e competentemente;

– a integração entre setor privado e setor público, além dos elevados percentuais das médias de participação do setor privado em P&D e Inovação e, principalmente, a atuação das grandes e gigantescas empresas nesse campo (na casa dos 75% nas economias desenvolvidas e 55% no caso brasileiro);

– a quantidade e a qualidade de políticas de fomento focadas no desenvolvimento científico, tecnológico e na inovação, com seus respectivos volumosos financiamentos, sua adequada regulação e monitoramento das fases de execução e a avaliação dos resultados, com seus devidos *feed back.*

3. Competitividade e Produtividade

Situado entre os dez primeiros no ranking dos países do planeta em termos de artigos, "*papers"*, de caráter técnico e científico, produzidos anualmente, com muita concentração na Academia e nos Centros de P&D, o Brasil, com aproximadamente onze mil trabalhos por ano, apresenta resultados menos estimulantes se considerados outros indicadores importantes.

A sexta ou oitava economia mundial, em termos de PIB nominal, situa-se:

Em **quadragésimo oitavo** lugar em termos e **competitividade**; em **trigésimo** lugar, em termos de volume de investimentos em P&D. Em termos da relação Investimento em P&D /PIB, ficamos muito distanciados da China e da Coréia do Sul, países que intensificaram, com muito vigor, seus investimentos nesta área estratégica, e deram um salto quantitativo e qualitativo extraordinário, muito recentemente. Óbvio, não se pode esquecer que a China tem milênios de caminhada civilizatória e cultural e é o segundo maior PIB do mundo; e, como fator adverso, que a Coréia do Sul é resultado de uma divisão político-administrativo-territorial, vivenciada de forma

dramática e desestruturante, há apenas pouquíssimas décadas. Certamente, nestes dois países, há em comum pelo menos dois fatores altamente positivos, apesar de, em suas Histórias, terem ocorrido sucessivas guerras e lutas intestinas, dilaceradoras, contam positivamente com as tradicionais e rigorosas disciplinas cívica e moral e com seus planejamentos e focos sócio-político-econômicos, de longo prazo.

4. Propriedade Industrial e Patentes

Voltando ao centro de gravidade do texto, às Patentes:

a) O número total de depósitos de pedidos de patente**,** por ano, no Brasil, se aproxima de 4800. Os pedidos de patente, classificados como **privilégio de invenção – PI** (maior conteúdo tecnológico), protocolados no INPI, por residentes, isto é, relativos aos inventos criados no Brasil, resultante de desenvolvimentos técnicos e tecnológicos realizados no nosso território, e que resultam em **patentes concedidas** (cartas patente) correspondem a aproximadamente 350 (fonte INPI 2014) enquanto que, em termos aproximados: EUA, 2300; Alemanha, 870; Japão, 288; França, 346. Isto mostra que muitos pedidos protocolados no INPI/BR são indeferidos. Na grande maioria das vezes, por falta de conhecimento em relação às regras e exigências para a tramitação do processo e a não adequada produção/composição do documento relativo ao Pedido da Patente, apresentado ao INPI. Em síntese: inexistência da cultura da propriedade industrial.

b) Em termos de depósitos totais (residentes e não residentes e os resultantes do PCT **–** Tratado Internacional de Cooperação), o Brasil ocupava a vigésima sétima posição, com 586 Pedidos de PI, em 2011, segundo o Escritório de Patentes dos EUA **–** USPTO, enquanto: EUA 247.750; Japão, 85.184; Alemanha, 27.935; Coréia do Sul, 27289; Taiwan, 19633; Canadá, 11.975; França, 10.563; China 10.545; Israel 5.436;,Índia, 4548; Bélgica, 2115, citando alguns poucos. Estes dados evidenciam a pouca atração exercida pelo Brasil, para efeito de preservação de direitos da propriedade industrial, seu uso e comercialização, dentre todos os países vinculados à OMPI - Organização Mundial da Propriedade Industrial.

c) Os EUA e o Japão são responsáveis, no somatório, por mais de 50% das patentes concedidas a residentes, em todo o planeta;

d) A relação entre o número de pedidos de patentes e o investimento em P&D (direcionado com tal finalidade), nos países de maior coeficientes é, em milhões de dólares: Coréia do Sul, 5.0; Japão, 3.3; Nova Zelândia, 1.8; Rússia, 1.5; Austrália, 1.0; China, 0.9; Alemanha, 0.9; Polônia, 0.7; EUA, 0.7;

O Brasil não foi citado, é de se acreditar, devido à inexpressividade de sua posição no ranking.

e) Enquanto a Alemanha recebeu US$ 4.919 bilhões de financiamentos para P&D, de empresas multinacionais norte-americanas, o Brasil recebeu US$ 571 milhões, a China US$ 804 milhões e a Índia US$ 310 milhões;

f) Dos 800 mil cientistas e pesquisadores que trabalham em P&D nos EUA, 81% estão vinculados às empresas privadas; 4% alocados no governo e 15% nas Instituições de Ensino Superior, enquanto que, no Brasil: 65% dos pesquisadores trabalham, em horário integral, nas Universidades, 27% nas empresas privadas e 8% nas instituições governamentais.

Em síntese, essas informações resultam em enorme distanciamento do Brasil em relação aos países de ponta, mais industrializados e pujantes em suas indústrias e suas economias. E também na pouca representatividade das Criações, invenções e patentes geradas e concedidas no Brasil, em termos absolutos e relativos.

Cabe deixar claro que o quadro técnico de analistas/julgadores do INPI/BR é de um nível comparável ao quadro de técnicos de qualquer outro exemplar Escritório Oficial de Marcas e Patentes do mundo; e mais, enquanto nos EUA são analisados por 7.831 julgadores/analistas 603.898 processos de Pedidos de Patente, numa média de 77/analista; no "BUREAU EUROPEAN", 3987 técnicos analisam 363.521 pedidos, numa média de 91,9 per capita; no Brasil/INPI, apenas 225 engenheiros e técnicos de outras áreas analisam 161.181 processos, por ano, alcançando a média de 738

pedidos por examinador, repito, com o mesmo nível de boa competência que os mais eficientes INPIs do planeta.

5. Reflexões e Ilações

Ao analisar o processo evolutivo do capitalismo, dois brilhantes economistas estudaram e consolidaram suas teorias e seus fundamentos, sobre dois fenômenos cíclicos, que ocorrem neste sistema: Kondratiev, há mais de século, ou quase isso, focou sobre os ciclos longos da economia, batizados como **ciclos de Kondratiev**, por justa homenagem, cuja senoide tem a duração de aproximadamente 25 anos em cada fase, uma de longa expansão, outra de longa retração; por sua parte, JUGLAR expôs suas ideias sobre os ciclos de média duração, muito apropriadamente denominados **ciclos Juglarianos**, cuja duração é de em torno de sete anos, não rigorosamente, e muito influenciados por conjunturas, rupturas e movimentos desencadeados nos grandes polos de dominância e de pujantes economias a nível global.

Muitos fatores indicam que passamos por uma conjunção dos dois ciclos, como que em um grande eclipse. Como cartas de baralho, todas as economias foram atingidas, afetadas, em maior ou menor grau de abalo sísmico, tanto as potências, como os países emergentes e os em desenvolvimento. A Europa tremeu, desde a sempre vigorosa economia alemã, passando pela França, pela Inglaterra, e mais devastadoramente pelas economias da Itália, Espanha, Portugal, Grécia, e Islândia, dentre muitas outras.

O Brasil, mais afastado, mais introvertido em seu mercado interno, demorou a ser alcançado, a sentir os fortes efeitos do TSUNAMI planetário, e até, sob certos aspectos, dele se beneficiou, no período inicial.

Mas, por inúmeras razões, dentre elas: a vulnerabilidade nas relações de troca; a forte dependência de certos setores dinâmicos e competitivos, em relação aos preços internacionais e ao câmbio; a falta de percepção e de planejamento de médio e longo prazo, aliados aos inúmeros erros de gestão e de opções nas políticas: fiscal, monetária, previdenciária, industrial, além dos inúmeros desvios de objetivos, de conduta, conheceu desastrosas consequências, pelas quais o país paga o elevado preço nestes últimos anos.

Tomara que estejamos no limiar de grandes transformações, nas fases iniciais de ascendência de ambos os ciclos e que, a partir de 2020, tenhamos conseguido pisar de novo em terra firme e enxergar novas luzes no final do túnel.

O Brasil tem grande potencial, recursos humanos e materiais, e relativas: competência, competitividade, e bons fundamentos na economia para enfrentar seus desafios, para que volte a crescer de forma vigorosa e duradora.

À Guisa de Conclusão

Se as perdas para o país são significativas quando se trata de um descompasso e um desequilíbrio, no tocante às INVENÇÕES, às PATENTES e à INOVAÇÃO, como por exemplo:

1 – o desequilíbrio no fluxo de remessas e entradas de royalties, relativo à utilização, exploração e comercialização de tecnologias, patenteadas ou não;

2 – um processo cumulativo de retardo no desenvolvimento científico e tecnológico, por insuficiente efeito cascata, ou propulsor na criação de novas invenções e suas respectivas inovações;

3 – a massa de criações geradas no território nacional e não vindas à luz, desenvolvidas e transformadas em produtos e bens comercializáveis;

4 – a pouco expressiva utilização da capacidade criativa do brasileiro, reconhecida mundo a fora;

5 – a perda de competitividade dos setores produtivos, por não utilizarem os novos meios e as novas tecnologias, criadas no nosso território, por falta de conhecimento dos instrumentos da propriedade industrial.

Imagine-se, quando se trata da EDUCAÇÃO, que afeta todos os campos, todos os setores e segmentos da sociedade e da estrutura produtiva, todas as regiões e todas as faixas da pirâmide social, as enormes perdas sofridas ao longo de muitas décadas; o atraso cumulativo, relativo e absoluto, enfim, o perverso efeito dominó

sobre toda uma nação, com fortes consequências inclusive quanto aos aspectos ético, moral, cívico e cultural, ambiental.

Buscando ligar início, meio e fim deste texto, tomo a liberdade de citar, lembrando a "Fábula do Colibri", criada por um homem sensível, visionário, incansável guerreiro, o BETINHO, dois exemplos, para mim marcantes, apesar de serem exemplos focais, específicos e tomados aqui apenas como referência do que pode ser feito.

No tocante à Propriedade Industrial – PI, no início dos anos da década de 1980, sob a batuta de um gestor/Presidente, inteligente, probo e criativo, Dr. Mauro Arruda, foram criados vários programas no INPI, com o objetivo de: permitir o maior acesso aos serviços do INPI, agilizar e desburocratizar o processo de patenteamento e de registro de marcas, de difundir os princípios da Propriedade Intelectual, país afora. Dentre estes vários programas criamos o PROMOPAT, específico para PATENTES, do qual tive a honra de participar, como colaborador, mesmo sendo Diretor de outra área do INPI (Diretoria de Transferência de Tecnologia – DIRTEC), por muitos anos, e de forma incansável e permanente. Como indica a sigla, tinha como missão primordial estimular a criação da cultura da PI, mais focado nas Patentes, ensinando, divulgando, aplicando os conceitos, as normas e procedimentos administrativos e técnicos. Conduzido e operado por uma pequena equipe técnica, de alta competência e experiência, percorrendo todas as unidades federativas do país, dando palestras e cursos, apoiava as Universidades, Centros de P&D, Incubadoras de Empresas, Empresas de Médio e Grande Porte, Federações de Indústria e de Comércio, Instituições Públicas de P&D (INT, IPT, CENPES, por exemplo), ajudando inclusive a criar ou consolidar Núcleos da Propriedade Industrial.

Como segundo exemplo, por seu pioneirismo, lembro de um Programa na área da EDUCAÇÃO, criado pelo eminente Professor e Pensador DARCY RIBEIRO, certamente inspirado dentre outros brilhantes educadores brasileiros, em ANISÍO TEIXEIRA, no qual o MESTRE DARCY propunha a consolidação do sistema de ensino integral, através de unidades denominadas CIEP – Centro Integrado de Educação Pública. O Programa, estruturado, conduzido e solidamente apoiado pelo Governo do Estado do Rio, tinha como

meta inicial a criação de 500 (quinhentas) unidades, a serem localizadas em todos os municípios do Estado, segundo e seguindo criterioso estudo de oferta e de demanda, do perfil e da dimensão das necessidades locais. Projetado com capacidade para receber mil alunos, cada unidade, em horário integral, com três refeições diárias, com espaço para atividades de arte, de esporte, de cultura e lazer, propiciando a integração da família e da comunidade. Foram construídas e iniciaram suas atividades, no tempo disponível da gestão em foco, 189 (cento e oitenta e nove) unidades. Todos os demais Estados da Federação enviaram seus representantes ao Rio de Janeiros, para conhecerem o PROGRAMA, com o intuito de adaptarem-no e consolidá-lo em seus respectivos cantões. Significava, efetivamente, um primeiro pequeno-grande passo à frente, o provável início de uma revolução na educação nacional.

Esse Programa focava os dois primeiros níveis do ensino, à época, primário e ginasial, mas, certamente, alastrando-se de forma efetiva país afora, teria consequência inevitáveis sobre o nível superior, tanto em termos quantitativos, quanto qualitativos. Fácil é imaginar os resultados e o efeito multiplicador e os ganhos consequenciais de um ensino de primeira qualidade, com um quadro de magistério, gestores, e auxiliares bem preparados, disseminado por todo o país, e seus efeitos cascata para toda a sociedade, seja no tocante à saúde, à educação alimentar, ao respeito ao meio ambiente, à boa formação de professores de cientistas, de pesquisadores, de técnicos e de profissionais, mão de obra especializada/qualificada, inclusive na geração de políticos e dirigentes mais sérios e competentes, além de se formar cidadãos de verdade.

Infelizmente, tanto no caso do PROMOPAT, como no caso dos CIEPs, imediatamente após as rotineiras trocas de equipes gestoras, seja por causa do processo eleitoral, ou por nomeação direta, os respectivos Programas foram sendo desativados, desqualificados, e, como tanto as outras brilhantes iniciativas, sepultados.

Encerrando, definitivamente, nosso monólogo, nosso texto cíclico, alguns de nós, até muitos de nós, fizemos a nossa parte, lembrando das palavras do colibri ao cavalo, na citada fábula do

BETINHO... *mas, mesmo sendo muitos, fomos poucos e muito pouco se fez face à hercúlea tarefa que as novas gerações hão de enfrentar* ... sob pena de nossos próprios filhos, terem que repetir as palavras ditas, há quase setenta anos, pelo meu sábio pai... ”seus netos e bisnetos... testemunharão os excelentes resultados de um efetivo, inteligente, sério e profícuo combate de guerra contra a epidemia que é a falta de educação e de cultura, para uma nação. “Mas, desde que todos... todos sem exceção façamos nossos respectivos deveres de casa”.

Presidência do Clube Naval

Ricardo Antônio da Veiga Cabral VAlte. (Refº)

Outro dia, folheando a revista O Globo, defrontei-me com um artigo da atriz Mariana Santos que afirmava ser sua filosofia de vida entender e respeitar o tempo das coisas. Que, de repente, tudo muda nos obrigando a repensar, começando do zero, induzindo a reinventar cada nova etapa que a vida nos traz.

Fiz um breve retrospecto da minha vida e conclui que a Mariana tem razão, está correta em seu entendimento da nossa passagem nesse mundo.

É como anuncia aquela emissora de rádio: em 20 minutos tudo pode mudar...

Dou, como exemplo, minha experiência de quatro anos na presidência do Clube Naval.

Nunca me imaginei, após a passagem para a reserva da Marinha, exercendo aquele cargo.

Numa noite de verão de 2008, o já falecido Almirante Pedrosa, então presidente do Clube, convidou-me para um jantar no Piraquê, na Lagoa.

Na ocasião, eu exercia as funções de 2º Vice-Presidente e, dessa forma, imaginei que se tratava apenas de uma agradável reunião informal entre amigos. Qual não foi meu espanto quando,

entre a sobremesa e o cafezinho, que encerraria aquele jantar, ele me sondou acerca da possibilidade de candidatar-me à presidência do Clube para o biênio 2009/2011.

Refeito da surpresa do convite, pedi 72 horas para refletir em casa com minha mulher sobre o desafio que me fora lançado.

A candidatura à presidência exige, além da disponibilidade de tempo, a formação de uma chapa com 86 nomes, incluindo a Diretoria, os Conselhos Diretor e Fiscal, os respectivos suplentes e a designação dos integrantes da Comissão Interclubes Militares. Na chapa, inclui-se os nomes dos candidatos aos cargos de Comodoro do Piraquê e do Charitas.

Além disso, impõe-se a idealização de uma plataforma de campanha para divulgação ao Quadro Social. O conhecimento das metas da candidatura é um item importantíssimo e para tal torna-se conveniente um tour pelas sedes dos Distritos Navais que congregam maior número de associados, como Rio de Janeiro e Brasília.

A área do Rio de Janeiro é, de longe, a mais expressiva por concentrar grande contingente de oficiais da ativa.

Aqui é relevante mencionar o esforço para se congregar pessoal da ativa e da reserva.

Para mim, a base do trabalho de organização da chapa deve ter essa característica, pois nunca imaginei um Clube Naval sem contar com a efetiva contribuição dos dois segmentos de nossa Força.

Sem eles, penso, não teremos uma verdadeira representatividade e união de esforços e ideias.

No meu caso, estive visitando Brasília, Belém e Manaus em uma pernada e Natal, Salvador e São Pedro da Aldeia, em outra.

Vamos agora nos deter um pouco no ideário daquela campanha.

Para além de buscar o tema de reequipamento de meios da Marinha, o reajuste dos vencimentos era, como sempre foi, assunto a enfatizar em qualquer plataforma de candidato, por motivos óbvios.

Não podemos deixar de abordar, também, a parte política da empreitada. Uma vez que a oficialidade da ativa não pode abraçar

publicamente tendências políticas, cabe aos clubes militares expressarem aqueles anseios. E estávamos justamente no tempo da instalação, pelo governo Dilma, da Comissão Nacional da Verdade.

Tinha, e continuo a ter, a nítida percepção que o Clube Naval deve saber traduzir e ser porta-voz da opinião política da oficialidade da Marinha em estreita cooperação com os objetivos do Almirantado, nunca dissociando o Clube dos interesses profissionais da Força. Além disso, sustentar as aspirações de participação da vida em sociedade é obrigação de qualquer uma associação corporativa.

Talvez tenha sido o equilíbrio desse procedimento a principal preocupação de minha administração nos quatro anos de mandato, já que fora reeleito para o biênio 2011/2013.

Compareci a inúmeras entrevistas na TV versando sobre a Comissão (ou Omissão) da Verdade. Não me furtei em participar de todas elas como único representante da ala militar (!), mesmo sabendo que seria "bombardeado" pelo outro lado, composto muitas vezes de políticos e representantes das classes militantes.

Verifiquei, em várias ocasiões, a tendência do entrevistador ou, como queiram, mediador do programa tomar partido contrário ao ponto de vista dos militares de então.

Em muitas entrevistas na mídia, enfatizei que os militares da atualidade nunca haviam presenciado o movimento de 1964, até porque a grande maioria não era sequer nascida. Com isso não tinha a intenção de apresentar desculpas, mas uma razão para excluir uma geração de inocentes que estava sendo posta sob os holofotes da imprensa como vilã de arbitrariedades ou alegadas torturas naquele período.

Sempre defendi que a Comissão da Verdade deveria examinar os dois lados da questão, tanto os militares de então quanto os militantes da época, uma vez que a finalidade daquela Comissão era levantar os fatos históricos e a história, para ser fiel e verdadeira, teria que ser reconstituída inquerindo-se todos os envolvidos.

A justificativa apresentada pelos militantes era a de que esses já haviam sido julgados. Julgados não, dizia eu, anistiados por ato do governo federal em 1979 (lei da Anistia) e recompensados

financeiramente com indenizações e pensões vitalícias e até cargos políticos alcançados posteriormente. Tal foi o caso de uma entrevista na Rede TV! Em São Paulo, tendo como debatedora uma senhora viúva de um militante, como ela, da guerrilha do Araguaia e hoje representante da seção paulista dos anistiados. Ela tivera um filho fruto da relação com o militante e fora assistida no parto pelo Hospital Militar de Brasília. Afirmou que deixara sua indenização, na época em torno de 100 mil reais, garantida pela Comissão de Anistia em 2002, para esse filho ficando com a pensão mensal vitalícia.

Bem diferente da situação do soldado Mario Kozel Filho, assassinado no atentado ao Q.G. do então II Exército em São Paulo ficando sua família com a minguada pensão de praça.

O mesmo se deu com os mortos do atentado em 1966, no aeroporto dos Guararapes, em Recife, onde perdeu a vida o almirante Nelson Fernandes e o guarda civil Sebastião de Aquino que teve sua perna amputada – pretendia ser jogador de futebol profissional.

Também, o caso Lamarca e o massacre do tenente da PM de São Paulo Alberto Mendes em 1970.

Enfim, esses são apenas três exemplos dos inúmeros que se tem registro (veja-se o quadro com a relação exposta na entrada do salão dos Conselheiros no Clube Naval).

Coloco, como exemplo daquele triste período, uma cópia do jornal O Globo de 16/05/2012, que trata da instalação da Comissão Paralela da Verdade por mim criada para fazer o contraponto à Comissão Nacional da Verdade. Não houve resultado prático para nós, mas serviu para mostrar ao público que estávamos atentos aos desdobramentos do assunto.

Em outras ocasiões posteriores, em que tive a oportunidade de me manifestar acerca da pergunta ou afirmação de que os militares deveriam ou não voltar a assumir o poder, fui de opinião contrária. Eles não devem voltar, seria um retrocesso, pois faria com que o Brasil passasse novamente por todo o longo e doloroso processo de evolução da nossa democracia. Só se aprende vivendo os erros e os acertos cometidos.

Outro fato importante em minha gestão, agora em outra área, foi a construção do sétimo andar na sede social do Clube Naval em 2012.

Em determinado momento, a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro intimou o Clube a fazer obras de melhoria na apresentação da cobertura do edifício.

O Theatro Municipal acabara de concluir o trabalho de restauração externa do prédio e seu telhado estava tinindo na cor verde e nos acabamentos artísticos em dourado, tudo financiado pela lei Rouanet.

Isso contrastava com a situação precária do nosso telhado, apinhado de caixas d'agua, bombas enferrujadas, encanamentos e telhas velhas. A ameaça da Prefeitura era de que, caso não concluíssemos a obra até o final do ano de 2012, ficaríamos obrigados a pagar IPTU do qual éramos isentos. Um prédio de sete andares, no centro da cidade, esquina da Av. Rio Branco com Alte. Barroso, pode-se imaginar o valor daquele tributo...

Debati a questão com minha Diretoria e decidimos contratar uma firma para a completa reconfiguração daquele pavimento, incluindo a construção de um terraço panorâmico para reuniões de turmas, bar com vista para a baia de Guanabara, saunas e banheiros masculino e feminino e a extensão do elevador para servir ao andar. Essas alterações respondiam a uma antiga aspiração do Quadro Social.

Mas, nem tudo eram flores. Quando estávamos no planejamento da obra, aconteceu aquele terrível desmoronamento de três prédios na Av. Treze de Maio, vizinhos ao Clube e ao teatro. Exaustivas vistorias pelo Corpo de Bombeiros e pelo CREA foram feitas nos alicerces do Clube para garantir a segurança da construção pretendida. Felizmente, nada de anormal foi constatado. Outra dificuldade era que o acréscimo no andar não poderia ser visto quando se olhava da rua, para não descaracterizar a arquitetura da época da construção em 1910. O edifício está tombado e o INEPAC foi rigoroso no acompanhamento dos requisitos da construção.

No setor social da sede do Clube Naval foram introduzidas duas novas atividades:

a) a instituição do Baile do Marinheiro, na segunda semana de dezembro de cada ano, em homenagem ao Dia do Marinheiro (13 de Dezembro), com a presença de numerosos oficiais de Marinha da Ativa e da Reserva, de suas esposas e de autoridades navais de países amigos;

b) a realização de encontros temáticos, com músicas, danças e comidas típicas de variados países como França, Alemanha, Itália, Espanha, Portugal, Rússia ,Grécia e Argentina.

Ao final, de um limão fez-se uma limonada e o Clube Naval ficou com seu patrimônio valorizado, com mais um andar para frequência e lazer dos sócios.

Concluindo alguns episódios vividos em minha gestão, na parte sócio esportiva e administrativa, realizamos no Charitas o Campeonato Mundial de Vela da classe Optmist, melhoramos o fornecimento de energia elétrica do Piraquê com a instalação de um grupo motor gerador de maior capacidade, instituímos o hino do Clube, o coral integrado por sócios e funcionários, o atendimento por médico e nutricionista na sede com a aquisição de medicamentos pelo SEDIME e conseguimos, em Assembleia Geral, aprovar o novo Estatuto do Clube Naval.

Colegas da turma Quevedo que participaram da Diretoria do Clube Naval no período 2009-2013: Wegmann, Vidal, Baptista, McDowell, Quevedo, Ervê, Fernandes. Este último participou da Comissão Interclubes Militares.

Pouco tempo depois, fui eleito presidente da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, administração nacional, com mandato, por rodízio entre oficiais-generais das três Forças Armadas e civis, de dois anos, no nosso caso, de 2013 a 2015.

Mas essa é outra história.

O Globo - 16/05/12

Comissão da Verdade já se divide sobre foco

• A um dia de a Comissão da Verdade tomar posse, há discordância entre seus integrantes sobre a investigação: se deve focar violações supostamente cometidas só por agentes públicos ou também por militantes políticos. Para o diplomata Paulo Sérgio Pinheiro, o foco é o crime de agentes públicos: "Não existe essa bobajada de dois lados. O outro lado já foi assassinado." Páginas 11 e 12

Militares vão monitorar Comissão da Verdade

Criado pelo Clube Naval, grupo reúne membros da reserva e quer contestar possíveis ataques

Marcelo Remígio
marcelo.remigio@oglobo.com.br

• Sete militares da reserva que integram o Clube Naval, no Rio, vão se reunir quinta-feira para avaliar o primeiro dia da Comissão Nacional da Verdade, previsto para amanhã. A equipe, presidida pelo almirante Tibério Ferreira, compõe a Comissão Paralela da Verdade, criada pelo clube para monitorar as informações divulgadas pelo grupo nomeado pela presidente Dilma Rousseff. Os militares pretendem fazer um contraponto em caso de ataques.

Para o presidente do Clube Naval, vice-almirante Ricardo Antônio da Veiga Cabral, o trabalho da Comissão Nacional da Verdade tem forte probabilidade de respingar de modo negativo nas Forças Armadas, caso "os militares não tenham voz". O grupo paralelo foi criado em 26 de março último e, segundo Cabral, prestará assessoria jurídica aos militares que, eventualmente, prestem depoimento na comissão.

— É preciso ouvir o outro lado também. Tudo precisa de um contraponto, por isso criamos a comissão. Quando a divulgação não for favorável e não tivermos chances de defesa, divulgaremos nosso contraponto. A comissão precisa ser de Estado e não de governo, para resultar em um levantamento histórico — disse Cabral, que analisa a composição da Comissão da Verdade. — Não temos nada contra os membros da comissão, mas, sim, algumas ressalvas. A ex-advogada da presidente Dilma (Rosa Maria Cardoso da Cunha), por exemplo, está na comissão. Um advogado vai sempre defender a causa de seu cliente. Assim, não fica equilibrado.

Todos os militares integrantes da Comissão Paralela da Verdade são da reserva da Marinha, acompanharam o golpe de 1964 e a ditadura militar.

— Hoje, a maioria dos oficiais da ativa na Marinha não era nascida em 1964, só ouviu o que as pessoas falaram sobre o período. Precisamos acompanhar os resultados da comissão — ressalta Cabral.

Deputado federal com reduto eleitoral entre militares, Jair Bolsonaro (PP-RJ) disse ontem que o grupo criado pelo Clube Naval foi a maneira encontrada pelos oficiais da reserva para contestarem os depoimentos previstos para a Comissão da Verdade.

— Não vamos admitir depoimentos secretos na Comissão da Verdade, trabalhamos para que isso não aconteça. Tem gente nomeada para essa comissão que já militava em grupos de esquerda em 1962, antes dos governos militares, a partir de 1964. Com esse monitoramento, o Clube Naval e os militares vão romper o silêncio. Queremos colaborar com o levantamento — afirmou. ■

Figura 18: do jornal O GLOBO, em 16 de maio de 2012.

Figura 19: Nova Estação Antártica Comandante FERRAZ, em 2017.

Figura 20: Comemoração dos 50 anos da formatura na Escola Naval, em 2011.

A Associação Turma Quevedo-ATQ

Antonio Fernandes Pereira CA (Refº)

A ATQ foi fundada em 1978, pelos colegas que estavam no Curso de Comando e Estado Maior, da EGN, no Rio de Janeiro. Ela é sem fins lucrativos, com personalidade jurídica regida pelo Estatuto.

Sua finalidade é estimular o congraçamento de todos aqueles que integram a turma de Alunos do Colégio Naval de 1957, Aspirantes da Escola Naval de 1959, e todos aqueles que pertenceram à Turma no período de 1957 a 1962, a fim de proporcionar, a cada um de seus componentes, todos os benefícios que podem advir da união de esforços para fortalecimento dos laços de amizade e de solidariedade.

A Comissão Diretora é eleita em Assembleia Geral dos associados, geralmente na festa de confraternização anual, em dezembro de cada ano, podendo ser reeleita.

A Assembleia Geral Extraordinária é convocada por meio de Edital divulgado com trinta (30) dias de antecedência e lavrada a ATA da AGO para certificação pelo Registro Civil de Pessoas Jurídicas - RCPJ. A Associação mantém atualizada as Obrigações Acessórias perante a Receita Federal e, com isto, nosso CNPJ permanece ativo e sem transtornos fiscais. Para tanto contamos com a ajuda de Contadora que tem prestado excelentes serviços a nossa Associação.

As deliberações aprovadas pela Assembleia Geral serão obrigatórias para todos os associados.

Compõem a Comissão Diretora: o Diretor Presidente, o Diretor Administrativo, o Diretor Social, e o Diretor Financeiro. Todos os diretores terão que residir no Rio de Janeiro. Suas atribuições estão detalhadas no Estatuto da ATQ, disponível no site da turma www.turmaquevedo.org.br.

As contribuições mensais dos associados (R$20,00 em 2016) destinam-se às despesas administrativas e patrocínio parcial das atividades sociais e culturais da Associação. As viúvas dos

componentes da turma podem fazer parte da ATQ, e estão isentas da contribuição mensal.

Solicita-se, com empenho, que os colegas mantenham atualizados seus dados cadastrais, especialmente, telefone e e-mail.

Presidentes da turma, em ordem cronológica

Roberto Pinho Luz
Ervê Nogueira
Gustavo Adolfo Knaack de Souza
Antonio Fernandes Pereira
Paulo Roberto Valgas Lobo
Gilson Leal Barbosa
Renato Frederico Correia Vaz
Marcio Moutella Assumpção Taveira
Adolf Magnus Moniz Ostwald
Carlos Alberto Pimentel Mello
Heitor Wegmann da Silva
Ricardo Antonio de Veiga Cabral
Moacyr Monteiro Baptista
Antonio Louro
Luiz Sérgio Silveira Costa
Jeronymo F. Mac Dowell Gonçalves
Moacyr Monteiro Baptista
Asclepíades José Colmerauer Santos
José Luiz Ramos de Azevedo
Luiz Antonio Beranger Teixeira
Ronald Cardoso Guimarães
Mário de Almeida Vidal
Julio Cesar M. de Saint Edmond
Ricardo Antonio de Veiga Cabral
Luiz Mario Curty Giffoni
Antonio Fernandes Pereira
Eudes Maria Ragnier Pedro José de Orleans e Bragança

O Impacto da política externa dos governos populistas

Gustavo Benttenmuller

Podemos iniciar esse capitulo com a constatação de que a política externa do governo brasileiro, no período de janeiro de 2003 até agosto de 2016, ficou intrinsicamente conectada com a política interna, pela sofisticada organização, criada para desvio de recursos financeiros para os *stakeholders* (partes interessadas) dos empreendimentos envolvidos, e destinada a alimentar o projeto político de permanência continuada no poder do Partido dos Trabalhadores (PT), liderado por Luís Inácio Lula da Silva.

Em consequência dessa conexão de ambas as políticas, os impactos atingiram todo o sistema político, a economia, a defesa, a ciência e tecnologia, a saúde, o psicossocial da população, a educação, a infraestrutura, o desenvolvimento econômico-social, e a imagem do País no exterior. Esse texto aborda apenas o impacto nos sistemas político e econômico.

Iniciando pelos impactos no sistema político, continuadas mentiras – habilmente implantadas pelos marqueteiros, a custos elevadíssimos – ocultavam a situação real, atingindo mentes e corações no País e no exterior, e em proveito dos *stakeholders* da organização citada.

A diplomacia, uma dimensão da política externa, classicamente é entendida como a ciência que estuda as relações e os interesses das nações umas com as outras, e dedica-se a planejar e executar a política externa, por meio da atuação de diplomatas. A política externa é entendida como o conjunto de objetivos políticos que um determinado Estado almeja alcançar nas suas relações com os demais países do mundo e costuma ser planejada de modo a procurar proteger seus interesses nacionais, em especial sua segurança externa, sua prosperidade econômica e seus valores.

A diplomacia implica chegar a acordo ou a consenso e pressupõe a existência de boa vontade entre as partes. Falhando a diplomacia chega-se a outras instâncias que podem incluir o uso da força ou conflito armado, a guerra.

Segundo uma visão pragmática, a política externa é usada para obter-se o domínio político, econômico, militar, científico e psicossocial de um Estado sobre o outro, de forma a impor sua vontade. Os instrumentos em geral são sutis, eivados de interesses empresariais e pessoais dos governantes, com maquiagem de apoio e ajuda aos países menos desenvolvidos. Seria a realização da guerra por outros meios?

Com essa percepção, vale a pena discorrer sobre a anatomia do poder disseminada pela doutrina da Escola Superior de Guerra. Nessa doutrina o poder se apresenta segundo os aspectos político, econômico, militar, psicossocial e científico.

Na minha visão existe uma hierarquia entre esses aspectos. Assim, o aspecto do poder científico e tecnológico embasa os aspectos do poder econômico, militar e psicossocial que, por sua vez, alimentam o aspecto do poder politico, este último representando a síntese de todos os demais, e aquele que efetivamente se impõe no processo decisório de maneira geral.

Melhor explicando, o poder científico e tecnológico alicerça o poder econômico na medida em que a tecnologia agrega valor aos produtos e, portanto, elevam seu preço. Os países que exportam *comodities* e importam produtos de alto valor agregado estão transferindo renda para aqueles mais desenvolvidos, em fluxo inverso do que seria desejável. Assim, os países ricos tornam-se cada vez mais ricos, e os pobres, cada vez mais pobres.

Da mesma forma, o poder científico e tecnológico fundamenta o poder psicossocial por meio da melhor qualificação das pessoas, conduzindo a melhores empregos e maiores salários, elevando o seu poder aquisitivo e a sua qualidade de vida. As melhores universidades do mundo situam-se nos países de maior poder tecnológico, e os países ricos atraem cada vez mais os cérebros dos emergentes que lá chegam, com grandes investimentos já realizados em sua qualificação, prontos para realizar pesquisas em tecnologias de ponta. Constitui-se assim grande economia para os mais ricos.

Por sua vez, o poder científico e tecnológico condiciona definitivamente o poder militar, pela potência e precisão de suas armas quando usam tecnologias mais sofisticadas. Ninguém transfere

tecnologia de ponta a outro, porque nenhum país transfere poder para outro, mesmo aliado, hoje, mas possível inimigo amanhã. A tecnologia que se transfere é aquela já obsoleta como meio de auferir ganho marginal. Portanto, nossa autonomia tecnológica só será obtida com investimentos compatíveis em pesquisa e desenvolvimento.

A convergência de todos os aspectos do poder já citados para o poder político significa que para se ter participação no processo decisório das grandes questões internacionais é preciso se ter poder tecnológico, econômico, militar e psicossocial, e não apenas o poder econômico, como têm entendido nossos governantes.

A política externa dos governos Lula e Dilma visava aparentemente a diversificação de mercados, iniciativa saudável, com o fim de aumentar a sustentabilidade de nossas relações econômicas no contexto internacional. A diferença entre Lula e Dilma é que esta era menos ativista, com restrições externas por seu perfil de ex-guerrilheira.

A concepção clássica de política externa que buscava diversificar mercados foi distorcida no período de 2003 a 2015, em proveito dos interesses do PT e pessoais, intermediando negócios de empresas brasileiras de grande porte, nos países denominados bolivarianos, e em alguns países da África, com recursos de financiamento pelo BNDES, a juros baixíssimos ou a fundo perdido, com ganhos bilionários distribuídos para os *stakeholders*, para os governantes dos países em causa, e para as empresas brasileiras participantes, em detrimento da sociedade.

O planejamento para o PT perpetuar-se no poder foi estabelecido em um documento denominado "Brasil em três tempos" produzido em 2006 pelo então Núcleo de Estudos Estratégicos (NAE) da Presidência da República, elaborado com a participação de diversas instituições de pesquisa, universidades e até da Escola Superior de Guerra, como fiadora incontestável de sua lisura e seriedade.

Esse documento foi remetido ao CASNAV pelo EMA, para avaliação e análise crítica, em forma de minuta, em 2004.

Dessa análise, da qual participei juntamente com outros colegas, chegou-se à conclusão de que os objetivos estratégicos eram sempre definidos pelo PT (perpetuação do poder) e *democraticamente* convocava-se a participação de segmentos da sociedade, na escolha das alternativas de como atingir esses objetivos, embora todo o planejamento estratégico fosse recheado de técnicas sofisticadas de inovação e na prospecção do futuro!

Pouco importavam as escolhas de alternativas, pois quaisquer delas chegariam aos mesmos objetivos impostos pelo PT, em seu projeto de perpetuação do poder e transformação de nosso regime político, liberal e democrático por natureza, em um socialismo radical, denominado de bolivariano.

Deduzia-se dessa participação denominada de "nova forma de exercer a democracia", formada por grupos pseudo-representativos da sociedade, categorizados como "Conselhos Populares". Uma esperta manipulação para demonstrar que usavam métodos científicos e inovadores para construir um futuro melhor para o País!

Na verdade, buscava-se a perpetuação do poder e a comunização por processos mais inteligentes que o da força, processo tentado antes sem resultado como, vez ou outra, o próprio Lula deixava escapar. E mais, a ambição era maior pois visavam expandir esse modelo para toda a América do Sul, cuja intenção começou a concretizar-se pela criação da UNASUL.

A associação dos bolivarianos iniciou-se em Havana em 2004, entre Cuba e a Venezuela de Hugo Chaves e evoluiu em 2006, com a agregação da Bolívia de Evo Morales, a partir do Tratado de Comércio dos Povos, termo que foi acrescentado ao nome oficial do bloco e que resultou na sigla ALBA-TCP.

O ALBA-TCP compõe-se de oito países, sendo que quatro deles possuem governos de cunho radical socialista: Venezuela, Cuba, Bolívia e Equador. Aderiram ao bloco: Nicarágua, Dominica, Antigua e Barbuda e São Vicente e Granadinas.

Na grande estratégia escolhida pelo PT, os recursos produzidos pela corrupção foram fartamente distribuídos pelos *stakeholders* a saber: parte dos políticos e respectivos partidos, as grandes

empreiteiras brasileiras, e outros que, diariamente, emergem no desenvolvimento da operação "Lava Jato".

A principal fonte dos recursos era os megacontratos realizados entre o governo e as empreiteiras. Lula enganava os eleitores com os programas sociais, e chegou a deslumbrar lideranças mundiais com sua *diplomacia presidencial*.

O milagre brasileiro era fartamente divulgado interna e externamente, num processo de propaganda política, dissimulada pelos marqueteiros regiamente pagos.

Desencadeava-se assim uma guerra psicológica planejada aos moldes de do filósofo marxista *Gramsci (1891-1937)*, onde impera a mentira, repetida exaustivamente até ser impregnada na mente da sociedade interna e internacional, e cuja obra principal se tornou o *vade mecum* do PT.

Lula escolheu a denominada *diplomacia presidencial* para conquistar os Bolivarianos e alguns ditadores da África e utilizou como principal pilar a inteligência de Samuel Pinheiro Guimarães e o Assessor Especial da Presidência da República para Assuntos Internacionais, Marco Aurélio Garcia, como estrategista do modelo bolivariano, com a anuência do titular oficial, Celso Amorim, mais tarde, Ministro da Defesa.

Garcia, político brasileiro filiado ao PT, esteve auto exilado no Chile e na França, entre 1970 e 1979. Após a Anistia, voltou para o Brasil e foi um dos fundadores do PT. Em 1990, na condição de Secretário de Relações Internacionais do PT, foi um dos organizadores e fundadores do Foro de São Paulo, para reunir todos os grupos de esquerda da América Latina e do Caribe. Os tentáculos do poder espraiavam-se pela América do Sul e Central.

Entre as diferenças mais marcantes entre Lula e Dilma citam-se o orçamento e a estrutura do Itamaraty. Durante seu mandato, Lula abriu 77 novas embaixadas, consulados e representações, um aumento de mais de 50% ante os 150 existentes até então, e também aumentou o número de vagas para a carreira diplomática, das tradicionais 20 ou 30 vagas por ano, chegou a 100. Já no governo Dilma, a insatisfação dos diplomatas com a falta de recursos

destinados à pasta chegou a ser manchete. Com o país em uma condição econômica mais apertada, aquele ministério não recebeu orçamento suficiente para manter a expansão realizada por Lula, e chegou a enfrentar problemas, inclusive com o pagamento de aluguéis de embaixadas no exterior. Estourou na mão de Dilma e dos contribuintes a bomba de efeito retardado da diplomacia de *Caixeiro Viajante* do Lula.

Os tentáculos da megaorganização criminosa estenderam-se para a América do Sul, quando ampliou-se o Mercado Comum do Sul (Mercosul) com a adesão indevida da Venezuela, que não preenchia os requisitos de democracia. O Mercosul é uma organização intergovernamental fundada a partir do Tratado de Assunção de 1991. Estabelece uma união aduaneira, na qual há livre-comércio intrazona e política comercial comum entre os países-membros.

Prosseguindo sua expansão, os tentáculos estenderam-se à criação da União das Nações Sul Americanas (UNASUL), cujo objetivo oficial é construir um espaço de integração dos povos sul-americanos, mas, na verdade, a intenção de Lula era criar uma organização que integrasse a economia e incluísse a Defesa dos países da América do Sul, facilitando a inserção do bolivarianismo no continente. Uma das recentes iniciativas foi a criação da Escola Superior de Guerra no UNASUL para formar "novas mentalidades nos militares", uma das últimas e sérias barreiras para implantar o bolivarianismo no Brasil

A UNASUL é estruturada por Conselhos formados por Chefes de Estado, por Chanceleres e por Delegados, por uma Secretaria-Geral e por doze Conselhos Setoriais, que tratam de temas específicos: energia, defesa, saúde, desenvolvimento social, infraestrutura, problema mundial das drogas, economia e finanças, eleições, educação, cultura, ciência, tecnologia e inovação, segurança cidadã, justiça e coordenação de ações contra a delinquência organizada transacional.

Com o objetivo de desestimular aventuras antidemocráticas na região, os Chefes de Estado da UNASUL decidiram inserir uma cláusula democrática na organização – o que foi feito por meio do Protocolo Adicional ao Tratado Constitutivo assinado na Cúpula de

Georgetown (2010) –. Novamente o viés da mentira se impôs, pois a democracia implícita é a bolivariana.

O Tratado Constitutivo da UNASUL definiu a instalação da sua sede em Quito, Equador, o Parlamento sul-americano em Cochabamba, na Bolívia, e a sede do seu banco, o Banco do Sul, em Caracas, Venezuela. Coincidentemente toda sua infraestrutura organizacional foi posicionada em países bolivarianos.

Em 2008, na cúpula extraordinária da UNASUL, foi finalmente aprovada a criação do Conselho de Defesa Sul-Americano, que passou a ter em sua composição os ministros da área de defesa da Argentina, Brasil, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Chile, Guiana, Suriname e Venezuela.

Cabe ao Conselho de Defesa a elaboração de políticas de defesa conjunta, *promoção do intercâmbio de pessoal entre as Forças Armadas de cada país*, realização de exercícios militares conjuntos, participação em operações de paz das Nações Unidas, *promover a troca de análises sobre os cenários mundiais de defesa e a integração de bases industriais de material bélico.* No intercâmbio de pessoal, a ênfase subliminar é criar nos militares a ideologia bolivariana. A integração das bases industriais de material bélico gera uma dependência de todos à ideologia bolivariana.

Desde o início, Brasil, Argentina e Chile, países que assumiram a liderança do projeto, deixaram claro que não tinham a intenção de formar uma aliança parecida com a da OTAN, mas um *acordo de segurança cooperativa*, *um reforço da cooperação militar multilateral*, promovendo o fortalecimento da confiança e da segurança, medidas de fomento e intercâmbio da indústria de defesa. Nas entrelinhas estão as manobras para conduzir ao bolivarianismo, iniciando com a escola de altos estudos militares.

A tabela a seguir mostra o peso do poder geopolítico da UNASUL quando estiver completamente estruturada. Em área só perde para a NAFTA, fica em terceiro lugar no PIB e em quantidade de países membros só perde para a União Europeia.

Entidade	Área km²	População	PIB milhões de dólares	PIB per capita US$	Países membros
UNASUL	17 715 335	366 669 975	4 224 903	10 996	12
NAFTA	21 588 638	445 335 091	15 857 000	35 491	3
União Europeia	3 977 487	456 285 839	11 064 752	24 249	28
ASEAN	4.400.000	553 900 000	2172	5541	10
Países grandes	**Área** km²	**População**	**PIB** milhões de US$	**PIB per capita** US$	**Divisões políticas**
Índia	3 287 590	1 139 882 607	3 289 781	2886	34
China	9 596 960	1 327 658 624	7 792 747	5869	33
Estados Unidos[1]	9 631 418	304 999 571	14 195 032	46 541	50
Canadá[1]	9 984 670	33 380 874	1 308 310	39 194	13
Rússia	17 075 200	141 407 338	2 274 584	16 085	89
Brasil[2]	8 514 876	191 870 069	2 181 677	10 222	27

Fonte: CIA World Factbook 2004, IMF WEO Database.

Em 26 de novembro de 2010, foi assinado, na cidade de Georgetown, República Cooperativa da Guiana, o Protocolo Adicional sobre Compromisso com a Democracia. O protocolo deriva do mandato estabelecido na Declaração na qual se afirma que os estados-membros não tolerarão desafio à autoridade institucional, nem tentativa de golpe ao poder civil legitimamente constituído, adotando medidas concretas e imediatas em caso de violação da ordem constitucional. Por isso a insistência de Dilma no processo de **impeachment** propalar insistentemente na mídia internacional que estava sendo vítima de golpe.

Conclui-se que os impactos no Sistema Político se constituíram um verdadeiro cataclismo, buscando o PT a perpetuação do poder interno, com tentáculos para toda a América do Sul e Central, visando a imposição da ideologia bolivariana, ou seja, um regime radical de esquerda por meios sutis, substituindo tentativas anteriores de uso da força.

No aspecto econômico pode-se resumir que a economia brasileira foi arrasada pela incompetência absoluta dos petistas, com o desvio de somas jamais imaginadas e ainda indeterminadas, levando ao desemprego em massa, à inflação, à queda no comercio exterior, à falência de empresas de todo porte que culminaram com o *impeachment*, por força das chamadas *pedaladas fiscais*, numa tentativa de ignorar a competência do congresso para autorizar despesas extra orçamentárias.

Muito dinheiro foi desperdiçado no exterior pelo perdão de empréstimo feitos a países africanos, investimentos desastrados na Venezuela e nos Estados Unidos, quando Dilma era do Conselho Administrativo da Petrobras, e a inexplicável construção do porto de Mariel em Cuba, pela Odebrecht, para ser posteriormente explorado pelos Estados Unidos.

Os 13 anos de condução de uma política externa inspirada no bolivarianismo, sempre associado ao comunismo de Cuba, conseguiu causar graves danos a bicentenária diplomacia brasileira, reconhecida internacionalmente, tendo como expoente o Barão do Rio Branco, que resolveu pacificamente todas as mais importantes questões de fronteira com nossos vizinhos – enquanto, no mundo, 90% das

guerras tiveram, e têm, sua motivação nas disputas territoriais fronteiriças – E esse prestígio da diplomacia brasileira decorre de uma coerência de atitudes e de posicionamentos baseados em princípios explicitados no artigo 4º da Constituição Federal: independência nacional, prevalência dos direitos humanos, autodeterminação dos povos, não intervenção, igualdade entre os Estados, defesa da paz, solução pacífica dos conflitos, repúdio ao terrorismo e ao racismo, cooperação dos povos para o progresso da humanidade, concessão de asilo político.

Portanto, apoio econômico ou político a governos ditatoriais, na América ou na África, afronta nossa tradição diplomática. Declarações dúbias em questões da invasão russa à Ucrânia, do massacre da população síria pelo ditador Assad, de prisão arbitrária e tortura de cidadãos venezuelanos pelos regimes ditatoriais de Hugo Chaves e Maduro também maculam nosso currículo diplomático. Permitir que estrangeiros integrem movimentos pouco pacíficos, no campo e na cidade, quando em seus países de origem sobra terra para cultivo, é abrir mão da soberania.

AMENIDADES

MULHER AMADA

Hélio Trigueiro

Você conjuga todos os verbos
Do meu vocabulário do coração:
Namorada que me acriança,
Amiga que alegra,
Fada que encanta,
Filha que enleva,
Mãe que protege,
Irmãzinha com quem discuto,
Amante que seduz,
Mulher amada.

Deusa que me vale nas horas mais amargas, quando a saúde tropeça, esconde-se a sorte, um traiçoeiro golpe atinge-nos as costas, e todos os revezes súbito rebentam.

Companheira sempre presente com aquela calma tranquilizante, guiando-me os passos nos labirintos da vida, um Minotauro a cada esquina. Trazendo-me a Ariadne, com aquele fio providencial, orientando Tseu através do labirinto de Creta, ao encontro do seu Minotauro, aniquilando-o após heroico combate.

Necessito de você como o corpo precisa de sangue. Lhe quero para me acalmar, acarinhar, aconselhar... E me fazer feliz.

ORAÇÃO ÀS CRIANÇAS

Hélio Trigueiro

Quando cresceres, procura cultivar a faculdade de entender o que não foi explicado e ouvir o que não foi dito, para que – vendo o presente – antevejas o futuro, que é uma simples extensão do passado.

Que possas sorrir depois de chorar e iniciar depois do fim – A vida é um eterno recomeço, que se reinicia a cada batida do coração.

Que saibas ouvir antes de falar e decidir depois de pensar. Mas nunca te omitas por receio único de cometer erros, eles são intrínsecos à própria vida – Estejas sempre atento para corrigi-los.

Junta à tua a experiência alheia, como uma só gota d'água funde-se com todo o oceano.

Não discordes por orgulho nem concordes por humildade. Busca a serena convicção da certeza – qualquer que seja ela – Inspirando-se na determinação dos timoneiros, que sabem manter o rumo certo em meio a nevoeiros e tempestades.

Persegue teus propósitos na trilha de um raio de luz. Mas proceda sempre como uma reta que se curve, tanto quanto deva se curvar, para que com outra reta paralela possa no infinito se encontrar.

Sê suficientemente humilde para entenderes o quão pouco sabes e és, mantendo sempre acesa a chama da vontade férrea de saber e ser, cada dia mais. Sempre mais.

Não desanimes diante das desilusões que frequentemente nos visitam: Receba-as com tranquilidade e naturalidade – jamais com surpresa. Convive com elas, delas apreendendo suas sábias lições.

E jamais esqueça: Nunca sejas apenas um adulto. Não sufoques nas preocupações do cotidiano a criança que veio ao mundo pelos pais, mas que principia a compreendê-los assistido pela paciência maternal das primeiras professoras.

Flagrantes da vida (uma história para crianças)

Rubem Alves de Sá Freire

Quando meus filhos eram crianças, tinham por volta dos três e quatro anos, comprei um televisor tamanho grande a cores que veio numa grande caixa com desenhos do aparelho em berrantes cores, achando que pudesse um dia precisar daquela caixa, guardei-a.

Tínhamos uma vizinha que, tinha um lindo cão "dálmata", que de vez em quando era grande distração dos meus filhos pois brincavam no corredor, naquela época não havia proibições de síndicos que hoje enchem a gente de regras por causa de tão alegres animais.

Alguns anos se passaram e, como não podia deixar de acontecer, a vizinha e sua filha um dia bateram em nossa porta com a notícia, o cão morrera e elas não sabiam como se livrar do bicho.

Lembrei-me então daquela caixa bastante forte da televisão e lhes disse: - vamos colocar o animal dentro da caixa e a senhora e sua filha vão pegar um táxi e recomendar para levá-las ao endereço em São Cristóvão onde eu sabia existir um cemitério para animais, que não sei se ainda existe.

Ajudei-as a descer até portaria com a caixa contendo o animal morto, era pesado.

Conseguimos parar um táxi daqueles tipo caminhonete, ajudei a arrumar a caixa no carro e me despedi delas que depois, no outro dia me contaram o que aconteceu.

Morávamos no Leblon e, é bem distante de S. Cristóvão, portanto, me contaram que depois de passarem pelo túnel Rebouças, o motorista não passou pelo Elevado Paulo de Frontin que seria o caminho normal, ele entrou em ruas por elas desconhecidas e então, preocupadas perguntaram que caminho ele estava tomando e ele nada respondia até que de repente parou, saiu do carro abriu a porta traseira e nos disse:

Podem saltar e não precisam pagar. Conclusão:

Aquele motorista vai ver televisão de cachorro em casa!

HISTÓRIAS DE FONOCLAMA

Marcelo Ozorio Rosa, CMG (Refº)

Para a grande maioria da turma que pisou em Angra dos Reis, no início de março de 1957, o fonoclama era uma grande novidade. Além de pautar rigorosamente as nossas atividades diárias no período de 05:45 às 21:00 horas, ou seja, da Alvorada ao Silêncio, o fonoclama, além de importante meio de comunicação, permitia o progressivo aprendizado dos usos e termos navais, com significados nem sempre muito claros à primeira vista.

Assim é que, na Semana de Adaptação, aprendemos que a mensagem *"Corpo de Alunos – Volta ao Rancho"*, ao contrário das aparências, significava que todos deveriam sair do refeitório. *"Volta à Faxina"*, por outro lado, anunciava o encerramento do curto intervalo reservado para higiene pessoal, polir as fivelas dos cintos, engraxar cuidadosamente os sapatos e compor o uniforme mescla (com caxangá) para a próxima inspeção. Entendemos, então, o real sentido do termo naval *"Dar Volta a..."*. As mensagens do fonoclama permitiam ainda a inserção dos calouros no dia a dia da vida militar, quando fomos apresentados a termos como bailéu, matutina, tolda, rotunda, escoteria, chefe-de-dia, sinal para a Bandeira, revista médica, parte de ocorrência (papeleta), etc.

O estágio seguinte desse conhecimento se deu por meio das comunicações da Guarnição do Colégio Naval, que da mesma forma revelavam um mundo novo para nós. *"Guarnição – Mestre d'Armas, comparecer ao Rancho"*, surpreendia quem interpretava a função como relacionada com alguma arma. *"Guarnição – Motorista de Serviço, "Guarnição – Sargenteante, Cabo-de-Dia, Fiel da Aguada, Sinaleiro de Serviço, etc."* compunham novas informações agregadas ao nosso conhecimento da vida naval.

Podemos considerar como um terceiro estágio as viagens de instrução a Santos e Vitória, em 1958, a bordo dos contratorpedeiros de escolta da Classe "Bracuí". Além dos inéditos (para nós) exercícios de tiro real, inclusive com bombas de profundidade, e apesar de bem mareados, muito foi possível aprender com as mensagens do "boca

de ferro": *"Dedo 23 – Fiel do Navio"*, *"Dedo 23 – Postos de Combate"* , *"Dedo 23 – Senhor Mestre do Navio"*, *"Dedo 23 – 1º Sinal de Condução para Licenciados"*, *"Dedo 23 – Fiel da Rede de Esgoto e Incêndio"*, *"Dedo 23 – Cabo Temperatura"* e assim por diante.

Tal aprendizado ocorreu, naturalmente com alguns tropeços, como o de um nosso colega no próprio Bracuí, que comentou ao ouvir uma sequência de comunicações pelo fonoclama: "Pô, esse tal de Pedro 23 é muito pele, não para de ser chamado pelo fonoclama!!!". Ou então a busca do significado da mensagem *"Guarnição – Suboficial Mesofante"*, que interpretávamos como uma função administrativa tipo Sargenteante. Na verdade, era o sobrenome de família Mezzofanti, cujo mais famoso membro foi o cardeal Italiano Giuseppe Mezzofanti (1774 – 1849), célebre linguista e hiperpoliglota ...

Assim sendo, as histórias relacionadas com fonoclama permearam a nossa vida profissional, e constituem exemplos da importância desse meio de comunicação para a administração das Organizações Militares.

MÃE

Hélio Trigueiro

Quando lembro você, emerge sempre o vulto de mulher à máquina de costura, luz de candeeiro, noite adentro até altas horas.

Na minha infância, uma alvorada festiva marcava seu aniversário: Papai punha na vitrola um disco de Carlos Galhardo dedicado à mãe, e agente, embalada por aquele vozeirão, corria até você para parabenizá-la. E nossos beijos e abraços como inundavam seus olhos...

Hoje, fatigadas recordações driblando o tempo, grudando-se à memória:

Um caminhão de fraldas tocadas e lavadas que embandeiravam os cordões do quintal como se fosse festa de São João; regrados banhos de canecas; acalmantes papinhas na boca; soníferos embalos na rede; adocicadas cantigas de ninar ♫ Mãezinha do céu eu não sei

rezar, só sei repetir eu quero te amar...; plantões à minha cabeceira infantil; Papai Noel sempre atendendo aos nossos sonhos levados até ele pelas cartinhas pedintes; bolinhos e docinhos carinhosamente produzidos para os dias de festa; a santificada da Primeira Comunhão; pedagógicos beijos de palmatória; convincentes fantasias caprichosamente feitas para meus primeiros carnavais, em que eu, um ano, Durango Kid; em outro, Zorro montando o Tornado, enxotando tudo quanto é bandido; aquele dinheirinho salvador de apertos juvenis, vindo de sua pequena reserva – sempre magicamente disponível; as primeiras noções do bem e do mal, do certo e do errado que a vida se encarregou de ir adaptando tantas delas...

Haja coração para tanta saudade!

Pais ao partirem deixam de ser gente para virar anjos, daqueles que guardam e protegem.

Meu anjo da guarda, obrigado demais por esse mundão que me deu!

PAI

Hélio Trigueiro

Difícil falar de você, tão exíguo o espaço.

A cada curva da vida, a todo sucesso ou revés, vejo como é trabalhoso ser como foi.

Filhos sempre julgam os pais. Mas hoje o fazem mais precocemente, por mais precocemente amadurecerem, sementes caídas na terra quente e úmida, em tempo de germinação. Eu também o julguei: Condenei-o algumas vezes, absolvi-o outras tantas. Mas de juiz tornei-me réu, assim como filho vira pai. Este, antecedendo o filho, eterniza a espiral da vida.

De magistrado aos mais modestos servidores; de patrões a funcionários; de mestres a alunos; de general a recrutas, independente das alturas atingidas pelos filhos, têm os velhos pais muito a dar, depositários que são do saber d'experiência feito – na pena de Camões.

O virar do calendário ao invés de desbotar sua memória, só a torna mais viva, salientando o traço de conselheiro amigo, pelo de dedicação.

A exagerada humildade religiosa a dificultar-lhe a vida quando, equivocada, prega a diminuição do homem, oprimindo-o com tantos pecados – até aquele congênito!

Cerro os olhos e parece até que você ainda está bem ali, aguardando-me em casa para corrigir minhas primeiras redações, onde recorriam tantos erros de flexão do verbo haver – quando usado no sentido de existir. E depois contar aquelas estórias de trancoso: Era uma vez... Sempre cheias de princesas encarceradas em castelos inacessíveis, aguardando seus heróis libertadores. E assim, meu querido contador de estórias, você nos chamava o sono.

E dentro dele, os sonhos coloridos da infância.

2º Domingo/Ago. – Dia dos Pais.

LAMENTOS

Hélio Trigueiro

... Mas será que morrerei sem conhecer a liberdade?...

O gosto do ar quente e doce que vem das barrancas do Rio São Francisco, a brisa fria e salgada que atravessou oceano, lá para as bandas das praias do litoral. E o céu lindamente azul sobre todas as cores, sabores e odores.

E quem foi que disse que liberdade não tem gosto nem cor?!

Ainda não conheço a magia do voo. Tenho asas e não pés, que só servem para me ajudar a pular de um poleiro a outro, aqui nesta cela.

Que maravilha não deve ser o mundo sem essas grades a imprimir listras verticais em tudo que enxergo!

O que não tem uso atrofia, minha asas estão enfraquecendo e breve estarei paraplégico!

Daqui ouço humanos dizerem que não pode haver condenação sem julgamento. Que crime cometi para cumprir tão desumana pena, sem sequer direito a uma companheira que venha colorir um pouco esta sombria solidão? E ainda falam de cultura e civilização... Que ardilosos!

Egoístas que são, deleitam-se com o nosso canto. Justo eles que nada entendem de teoria da música dos pássaros, confundindo trinados de lamúria com cantos de euforia e assim, ouvindo felicidade onde só existe tristeza.

Vaidosos, por nos enxergarem, na verdade, somente como objetos de adorno – e não como criaturas.

Muitos pilotos são solidários conosco. Ainda bem. Sempre nos libertam, por saberem o quanto dói viver sem poder voar.

... E a comida?... A vida toda, todo dia, essa mesmice.

Lá vem o chato do carcereiro com minha ração diária.

Olhe aqui, cara, por que não leva de volta este alpiste e o dá à sua mãe?!

(espaço reservado para o canário que ousou fugir da gaiola)

ANEXO

Relação da Turma Quevedo

SEQ	NOME	ENTRADA NA TURMA	CORPO	SAÍDA CN/EN	Último Posto	OBS.
1	**ABILIO** FRANCISCO FERREIRA DA SILVA	CN-57	IM	EN		falecido
2	**ADAUTO** LUIZ DOS SANTOS	CN-57	IM	EN		
3	ADELNY DE MENDONÇA **LEITE**	CN-57(REP/CN)	IM	EN		
4	ADEMAR RODRIGUES **BERGER**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
5	ADOLF MAGNUS MONIZ **OSTWALD**	CN-57	IM	GM-61	VA	falecido
6	ALBERTO **LOBO** MOREIRA DA SILVA	CN-57		CN		falecido
7	ALBERTO MACHADO **CORRÊA NETO**	CN-57	IM	GM-61	1ºTEN	
8	ALBERTO **TOURINHO** DOS SANTOS	CN-57	IM	GM-61	CMG	
9	**ALUIZIO** CHAGAS DE LYRA	CN-57(REP/CN)	IM	GM-61	CMG	falecido
10	ÁLVARO BUARQUE **GOULART**	CN-57	CA	GM-62	CC	
11	**AMAURY** MEYER	EN-60(REP/EN)	IM	GM-61	CF	
12	AMAURY OLIVEIRA **SADOCK** DE FREITAS	CN-57		CN		
13	**AMILCAR** RODRIGUES DA SILVA	EN-59	CA	GM-62	CMG	
14	ANTONIO CARLOS DA **ROCHA LOURES**	CN-57	CA	GM-63	CF	
15	ANTONIO CARLOS FERREIRA **FIGUEIREDO**	CN-57	IM	GM-63	CF	
16	ANTONIO CARLOS **RIGHI** MENDES	CN-57	IM	GM-61	CMG	
17	ANTONIO CARLOS SANT´ANNA **SAMPAIO**	EN-59	CA	GM- 63	CF	
18	ANTONIO **CARLOS TOURINHO** DOS SANTOS	CN-57(REP/CN)	CA	GM-63	CMG	falecido
19	ANTONIO CONSTANTINO **CONTI** DE OLIVEIRA	CN-57	CA	GM-63	CMG	falecido
20	ANTONIO DE LOUREIRO **GIL**	CN-57	IM	GM-61	1ºTEN	
21	ANTONIO DOS **SANTOS PINTO** FILHO	CN-57	CA	EN		falecido
22	ANTONIO EXPEDITO **KAZNIAKOWSKI**	EN-59(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	falecido
23	ANTONIO **FERNANDES** PEREIRA	CN-57	CA	GM-62	CA	
24	ANTONIO FERNANDO DE **CAMARGO FREITAS**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	falecido
25	ANTONIO FRANKLIN **MACHADO DE CASTRO**	EN-59(REP/EN)	CA	EN		
26	ANTONIO GARCIA **RODENBURG** DE MEDEIROS NETTO	EN-59	CA	EN		
27	ANTONIO **LOURO**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
28	ANTONIO LUIZ DE **ARAGÃO MIRANDA**	CN-57(REP/CN)	IM	EN		falecido
29	ANTONIO MACHADO DE **MELLO JUNIOR**	CN-57	CA	GM-62	CF	falecido

30	ANTONIO **MUSSALAM**	CN-57	CA	EN (Ref)	1ºTEN	
31	ANTONIO PAULO **D´ÁVILA** CARVALHO FILHO	CN-57	FN	GM-61	CMG	
32	ANTONIO SÉRGIO DE **CAJUEIRO** COSTA	EN-59	CA	GM-62	CT	
33	**ARIEL** ROCHA DE CUNTO	EN-59	CA	EN		
34	**ARISTÓTELES** DE MORAIS PINTO	CN-57(REP/CN)		CN		
35	ARTHUR JOSÉ **POERNER**	CN-57	CA	EN		
36	**ARTUR** XAVIER MOREIRA	EN-60(REP/EN)	FN	GM-61	CC	
37	**ARY** LIMA DE ALMEIDA	CN-57	IM	EN		
38	**ASCÂNIO** JOSÉ LEÃO	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
39	**ASCLEPÍADES** JOSÉ COLMERAUER DOS SANTOS	EN-59	CA	GM-62	CA	
40	**ÁTILLA** AUGUSTO CRUZ MACHADO	EN-59	CA	EN		
41	**AVELINO** RAMOS PACHECO FILHO	CN-57	CA	GM-63	CMG	
42	**AYRES** DA ROCHA	CN-57	CA	EN		
43	CAETANO DE ALBUQUERQUE **MARINHO**	EN-59	FN	GM-61	CMG	falecido
44	CARLOS AFFONSO **CARVALHAES** BRAGA	EN-59	CA	EN		
45	CARLOS ALBERTO DE **PAIVA NASCIMENTO**	EN-59	IM	GM-61	CF	
46	CARLOS ALBERTO BRAGA BITTENCOURT **SODRÉ**	CN-57(REP/CN)	CA	GM-62	CMG	falecido
47	CARLOS ALBERTO DA **SILVA GOMES**	EN-59	IM	GM-61	CT	falecido
48	**CARLOS ALBERTO DA SILVA LOUREIRO**	CN-57	FN	GM-63	CMG	
49	CARLOS ALBERTO DE **MORAES**	EN-59(REP/EN)	IM	EN		
50	CARLOS ALBERTO **PIMENTEL MELLO**	CN-57	CA	GM-62	CA	
51	CARLOS EDUARDO **PERYASSU** NETTO TEIXEIRA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
52	**CARLOS** FERNANDO **GUIMARÃES**	CN-57(REP/CN)	CA	EN		
53	CARLOS FERNANDO MARTINS **PAMPLONA**	EN-59	CA	GM-62	CMG	
54	CARLOS FERREIRA DE **CARVALHO**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
55	CARLOS FRANCISCO **PROCÓPIO FARIAS**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CF	
56	CARLOS FREDERICO RODRIGUES DE **AZEREDO**	CN-57	CA	GM-62	CF	falecido
57	CARLOS **HENRIQUE** SILVA ARAUJO	CN-57	CA	GM-64	CF	
58	CARLOS HENRIQUE SILVA **BOITEUX**	CN-57	IM	GM-63	CT	
59	CARLOS JOEL **MARTIN** E SILVA	CN-57	CA	EN		
60	CARLOS **LASSANCE** CUNHA FILHO	EN-59	CA	GM-62	CF	
61	CARLOS PERES **QUEVEDO**	CN-57	CA	GM-62	CMG	

62	CARLOS ROBERTO DE **FARIA** E SOUZA	CN-57(REP/CN)	CA	EN		
63	CARLOS ROBERTO DE OLIVEIRA **CANDIDO** PEREIRA	CN-57	FN	GM-61	CA	
64	CARLOS ROGÉRIO **BONORINO** NOBRE	CN-57	CA	GM-64	CF	
65	CELSO **BLANCO** DOMINGUES	CN-57	FN	GM-64	CMG	
66	**CELSO** CAVALCANTI MONTEIRO	CN-57	IM	EN		
67	**CERVANTE** CORRÊA CARDOZO	EN-59	CA	EN		
68	**CLÁUDIO** BARBOSA DE FIGUEIREDO	EN-59	CA	EN		
69	CLÁUDIO JOAQUIM DE ANDRADE **CORRÊA**	CN-57	CA	GM-63	CMG	
70	CLÁUDIO JOSÉ DA **MATTA**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
71	CLÓVIS AUGUSTO **NERY**	CN-57	CA	GM-62	CT	
72	CLÓVIS **WINKLEWSKI** DE FRANÇA	CN-57	CA	GM-62	CT	
73	**DALTON** LEMOS DE ALMEIDA	CN-57(REP/CN)	IM	GM-61	CMG	
74	**DANILO** EMMANUEL TEIXEIRA RIBEIRO	CN-57	CA	GM-62	1ºTEN	
75	DÉCIO BRAGA FERNANDES DE **SÁ**	CN-57	CA	EN		falecido
76	DENIS DAVID **LUPOVICI**	EN-60(REP/EN)	FN	GM-61	1ºTEN	
77	**DERMEVAL** NEVES DA COSTA	EN-59	IM	GM-61	CC	falecido
78	**DIETER** ERNST	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	falecido
79	**DJALMA** AUGUSTO GOULART MACHADO	EN-59	CA	EN		
80	DURVAL DA SILVA **SOUTTO MAIOR**	EN-59(REP/EN)	FN	EN		
81	**EDGAR** NILTON REZENDE BARBOSA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
82	EDGARD LUIZ **TEYKAL** VELLOSO	EN-59(REP/EN)	CA	EN		
83	EDILSON **PINHO**	CN-57	CA	GM-62	CMG	falecido
84	EDISON DA **SILVA NUNES** FILHO	CN-57	FN	GM-64	CMG	
85	EDISON LUIZ **MENDES LOBO**	CN-57	CA	EN		
86	**EDMIR** DE OLIVEIRA MOREIRA	EN-59	CA	EN		falecido
87	EDMUNDO DE **LUNA FREIRE** FILHO	EN-59	CA	GM-63	CC	falecido
88	**EDNILO** GOMES SOARES	CN-57	CA	GM-62	1ºTEN	
89	EDSON **MANHÃES** DA SILVA	EN-60(REP/EN)	IM	GM-61	CT	falecido
90	EDUARDO FIGUEIREDO **MONTEIRO**	EN-60(REP/EN)	IM	GM-61	CMG	
91	EDUARDO UBIRAJARA MELLO DE **ALMEIDA**	CN-57	CA	GM-62	CT	
92	EIMAR DE ANDRADE **AVILLEZ**	EN-59	IM	EN		falecido
93	**ÉLCIO** DA SILVA BARBOSA	EN-59	IM	GM-61	CC	
94	ELIAS PEREIRA **MAGALHÃES**	CN-57	CA	GM-62	1ºTEN	falecido

95	ENRIQUE **FONTAN** SOTO	CN-57	CA	GM-62	CMG	
96	EPAMINONDAS MARTINS **FREIRE**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
97	ERICH **BAUMEIER** FILHO	CN-57	FN	GM-63	CMG	falecido
98	ERNANI MAURO **BRASIL** DE OLIVEIRA	EN-60(REP/EN)	CA	GM-63	CF	falecido
99	**ERVÉ** NOGUEIRA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
100	**ESTEVÃO** LEITÃO DE CARVALHO BUSTAMANTE	EN-59(REP/EN)	CA	EN		
101	**EUDES** MARIA RAIGNER PEDRO JOSÉ DE ORLEANS E BRAGANÇA	EN-59	CA	GM-62	CT	
102	FERNANDO ANTÔNIO ANTUNES **LINS**	CN-57	FN	GM-64	CMG	falecido
103	FERNANDO ANTONIO **COZZOLINO**	EN-59	IM	GM-61	CMG	
104	**FERNANDO** ANTONIO DE **AQUINO** ALBUQUERQUE	EN-59	CA	GM-63	CMG	
105	**FERNANDO** AUGUSTO ROCHA **FERNANDES**	CN-58(REP/CN)	CA	GM-63	CF	
106	FERNANDO DA **CUNHA LOPES**	CN-57(REP/CN)	CA	EN		
107	**FERNANDO** DE VASCONCELOS **GONÇALVES**	EN-59	CA	GM-62	CF	
108	FERNANDO **DOMINGUES** JUNIOR	CN-57	CA	GM-62	CMG	
109	FERNANDO FERNANDES DE **OLIVEIRA**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
110	FERNANDO MANOEL **ATHAYDE** REIS	CN-57	CA	GM-62	CMG	
111	FERNANDO MARCELO **MONIZ RIBEIRO**	CN-57 (REP/CN)	IM	GM-61	1ºTEN	
112	FERNANDO REZENDE **CUNHA**	CN-57	IM	GM-64	CT	falecido
113	FERNANDO **SILVA LOPES**	CN-57(REP/CN)	CA	EN		
114	**FLÁVIO** BASTOS RAMOS	CN-57(REP/CN)	CA	EN		falecido
115	FLÁVIO **FIRMO** BITTENCOURT	EN-59	CA	GM-62	CT	falecido
116	FRANCESCO **PIERRO**	CN-57	IM	GM-61	CMG	
117	FRANCISCO JOSÉ DE OLIVEIRA **LIMA**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
118	FRANKLIN **STORRY**	CN-57	CA	GM-62	CMG	falecido
119	**FREDERICO** MACHADO DE AMORIM	CN-57	CA	EN		
120	FREDERICO NUNES **VILHENA**	EN-59	CA	EN		falecido
121	**GARRONE** VIOT PINHEIRO	CN-57	IM	GM-61	CT	
122	GASTÃO LUIZ MACHADO **RANGEL**	CN-57	CA	GM-63	CF	
123	GERALDO DA COSTA **VELOSO**	CN-57	CA	EN		
124	**GERSON** JOÃO FERNANDES	CN-57	CA	EN		
125	GERSON SAVERIO **ODDONE**	EN-59	CA	EN		
126	GIL DE ALMEIDA **CAPIBERIBE**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	

127	GILBERTO SOUZA **ESMERALDO**	CN-57	CA	GM-64	CMG	
128	**GILSON** LEAL BARBOSA	CN-57	IM	GM-61	1ºTEN	
129	**GODOFREDO** CORREA DA SILVA NETO	CN-57	CA	GM-63	CT	
130	GUILHERME HENRIQUE **CASPARY** RIBEIRO	EN-59	CA	GM-62	CMG	
131	GUSTAVO ADOLFO **KNAACK** DE SOUZA	CN-58(REP/CN)	CA	GM-62	CF	falecido
132	GUSTAVO **BENTENMULLER** MEDEIROS PEREIRA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
133	**HANIBAL** CEZAR DE CARVALHO E SILVA	EN-59	IM	GM-61	CF	
134	**HAROLDO** MEDEIROS DUARTE	CN-57	IM	GM-61	CT	
135	HEITOR **WEGMANN** DA SILVA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
136	HELIO **AURO** GOUVEIA	CN-57	CA	GM-62	CT	
137	HELIO HERMANO ALMEIDA DE **BUSTAMANTE**	EN-59	CA	GM-62	CMG	
138	HELIO SIMÕES **TEIXEIRA**	CN-57	CA	EN		
139	HELIO TAVARES **SALLES**	CN-57	CA	GM-63	CMG	
140	HÉLIO TRIGUEIRO LONDRES BARRETO	CN-57	FN	GM-61	CT	
141	**HERBERT** JOSÉ TEIXEIRA	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CC	falecido
142	HERMOGENES **HIRON** MARQUES JUNIOR	EN-59	FN	GM-61	CMG	falecido
143	HILDEBRANDO **MOLLICK**	CN-57	IM	GM-61	CMG	
144	**HILTON** DE FREITAS PINTO	CN-57	CA	GM-62	CT	falecido
145	HORÁCIO MOACYR ALMEIDA MOREIRA **PIEDRAS**	EN-60(REP/EN)	CA	EN		falecido
146	HUMBERTO **IBEAS**	CN-57	CA	GM-62	CT	falecido
147	HUMBERTO **SAUER** DA CONCEIÇÃO	CN-57		CN		
148	**IVAN** AGUIAR **FIGUEIREDO**	CN-57(REP/CN)		CN		falecido
149	**IVAN** CARNEIRO DA **CUNHA**	CN-57	CA	GM-63	1°TEN	
150	**IVAN** FERNANDES **GONÇALVES**	EN-59	IM	EN		falecido
151	IVAN PEREIRA DE **SOUZA**	CN-57	IM	GM-61	CC	
152	**IVAN PRADO**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
153	IVO **BARATA**	EN-59	IM	EN		
154	**JADER** LEAL **FERREIRA**	EN-59	CA	EN		
155	**JAIR** JOSÉ DA ROCHA JUNIOR	EN-60(REP/EN)	IM	GM-61	CF	
156	**JAIRO** QUEIROZ PEREIRA	EN-60(REP/EN)	CA	EN		falecido
157	**JAVERSON** PEIXOTO MENDES	EN-59	CA	GM-63	CMG	
158	**JAYME** FERREIRA DE ALMEIDA	CN-57(REP/CN)	IM	GM-61	CF	
159	JAYME **SEPULVEDA** DE MAGALHÃES	CN-57	CA	EN		falecido

160	JERONYMO FRANCISCO **MAC DOWELL** GONÇALVES	CN-57	CA	GM-62	AE	
161	**JOÃO ADOLPHO** BERANGER DE ALMEIDA	EN-59	CA	GM-63	CMG	
162	JOÃO DE ALVARENGA **SOUTO MAYOR** FILHO	EN-59	IM	EN		falecido
163	JOÃO MIRANDA DA **CONCEIÇÃO**	CN-57		CN		falecido
164	JOÃO OTÁVIO **ABRAHAM**	CN-57	IM	GM-61	CA	
165	JOÃO RAPHAEL BORJA REIS DE **MOURA**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CC	
166	JOÃO **SIMÕES**	CN-57		CN		falecido
167	JOEL CARDOSO BELLO	EN-59	FN	GM-61	CT	
168	JORGE ALBERTO **LEVEL**	EN-60(REP/EN)	FN	GM-61	CMG	falecido
169	JORGE **BERUTTI** DA CUNHA	EN-59	CA	GM-62	CF	falecido
170	JORGE DE ANDRADE **FALCÃO**	EN-59	CA	GM-62	CF	falecido
171	**JORGE** DE CARVALHO **LOPES**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CA	
172	**JORGE** ROBERTO PASSOS DA COSTA	CN-57	FN	EN		
173	JOSÉ ALFREDO **PIMENTEL**	CN-57	FN	GM-61	CMG	falecido
174	JOSÉ **AMERICO** MAGALHÃES PESSOA	CN-57	IM	GM-61	CMG	
175	JOSÉ ANTÔNIO **DESTRI** LOBO	CN-57	IM	GM-61	CMG	
176	JOSÉ AUGUSTO **VIEIRA**	EN-59	IM	GM-61	CF	
177	JOSÉ CARLOS DA SILVA **FONTELLA**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CT	
178	JOSÉ **CASTRO DE OLIVEIRA**	EN-59(REP/EN)	CA	EN		
179	JOSÉ CORDEIRO DE **REZENDE**	EN-59(REP/EN)				
180	JOSÉ DE **AGUIAR** PEREIRA **DANTAS**	EN-59(REP/EN)	IM	GM-61	CT	
181	JOSÉ EDUARDO LEME **SALVATORE**	CN-57	CA	EN		falecido
182	JOSÉ EMILIO **TURANO** BASTOS	CN-57	CA	GM-63	CMG	
183	JOSÉ HONÓRIO **VEIGA PRADO**	CN-57(REP/CN)	CA	GM-62	CT	falecido
184	**JOSÉ JOÃO** PEREIRA DA SILVA	CN-57	CA	EN		
185	JOSÉ LUIZ **LIPPI** LEITE	CN-57		CN		
186	JOSÉ LUIZ **PINTO** MUNIZ	CN-57	CA	EN		
187	JOSÉ LUIZ **RAMOS DE AZEVEDO**	CN-58(REP/CN)	FN	GM-61	CMG	
188	JOSÉ LYRA BARROSO DE **ORTEGAL**	CN-57	FN	EN		
189	**JOSÉ MAURO** VASCONCELLOS ROCHA	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
190	JOSÉ **RIBEIRO NETO**	EN-59	IM	GM-61	1ºTEN	falecido
191	**JUAREZ** ASSUMPÇÃO MUYLAERT	CN-57	IM	GM-61	CC	falecido
192	JUAREZ DE OLIVEIRA **ASSUMPÇÃO**	CN-57(REP/CN)	CA	GM-62	CMG	

193	JULIO CESAR MENEZES DE **SAINT EDMOND**	EN-59(REP/EN)	CA	GM-62	CF	
194	**LAUDELINO** GONÇALVES DE AGUIAR JUNIOR	CN-58(REP/CN)		CN		falecido
195	LAURO BENJAMIM CORRÊA **QUADROS**	EN-59(REP/EN)	IM	EN		
196	LELSES **AVENA** DE JESUS	CN-57		CN		
197	**LIZARDO** LUIZ MACHADO VIEIRA	CN-57	CA	GM-62	CMG	falecido
198	LOURENÇO ELPIDIO **FRUGOLI**	CN-57		CN		
199	LUCIANO HUMBERTO SILVEIRA **THYS**	CN-57	CA	GM-62	1ºTEN	falecido
200	**LUCIO** LOUREIRO DA SILVA	CN-57	IM	GM-61	CMG	falecido
201	LUIZ **MEDINA** PINTO FERREIRA DE ANDRADE	EN-59(REP/EN)	FN	EN		
202	LUIZ ANTONIO **BERANGER** TEIXEIRA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
203	LUIZ ANTONIO DE CARVALHO **FERRAZ**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CF	falecido
204	LUIZ ANTONIO VALLANDRO **KEATING**	CN-57	CA	EN		
205	LUIZ CARLOS **CORDEIRO** DA COSTA	CN-57	CA	GM-62	CC	
206	LUIZ CARLOS DO **HERVAL**	CN-57	FN	EN		falecido
207	LUIZ CARLOS GONÇALVES LEITE **PINTO GARCIA**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
208	LUIZ CARLOS **MACIEIRA**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
209	LUIZ CARLOS MARQUES **REMIZ**	EN-59	IM	GM-61	CMG	falecido
210	LUIZ CARLOS MONTEIRO **BARBOSA**	EN-59	CA	GM-62	CT	falecido
211	LUIZ EDUARDO **ABUD**	CN-57	CA	GM-62	CT	
212	LUIZ FERNANDO CRUZ DE MORAES **JARDIM**	EN-59(REP/EN)	IM	EN		falecido
213	LUIZ FERNANDO **CUNHA DE OLIVEIRA**	EN-59	CA	GM-62	CMG	
214	LUIZ FERNANDO **TRIGO DE LOUREIRO**	CN-57(REP/CN)	CA	GM-62	1ºTEN	
215	LUIZ GONZAGA MACHADO DE **MENDONÇA**	CN-57(REP/CN)	IM	EN		
216	LUIZ **JUCÁ** DE MELLO JUNIOR	CN-57		CN		
217	LUIZ MÁRIO CURTY **GIFFONI**	CN-57	CA	GM-62	CA	
218	LUIZ ROBERTO **HORCADES** DE AZEREDO COUTINHO	CN-57		CN		
219	LUIZ **SALOMÃO** RIBEIRO	CN-57	IM	GM-64	CMG	
220	**LUIZ SERGIO** SILVEIRA COSTA	CN-57	CA	GM-62	VA	
221	LUIZ VICENTE **FRANCO**	CN-57	IM	GM-61	CMG	
222	**MAGNUS** ILDEFONSO PIRES DE ASSIS PINTO	CN-58(REP/CN)		CN		
223	MANOEL DOS SANTOS **SILVA ARAUJO**	EN-59(REP/EN)	IM	EN		
224	MANOEL JOSÉ GOMES **TUBINO**	CN-57	IM	GM-61	CMG	falecido

225	**MANOEL PAULO** DA SILVA FERREIRA	EN-59	IM	EN		
226	**MANUEL** JOSÉ CUNHA ALBUQUERQUE	CN-57	CA	GM-64	CMG	
227	**MARCELLO** GONÇALVES **SILVA**	CN-57(REP/CN)		CN		
228	MARCELO LIRIO **MALLET SOARES**	CN-57(REP/CN)		CN		falecido
229	MARCELO **OZÓRIO** ROSA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
230	MÁRCIO **EDMUNDO** SILVA SALES	CN-57	CA	GM-62	CF	
231	MÁRCIO LUIZ **BANDEIRA DE MELO**	CN-57	FN	GM-61	CC	
232	**MÁRCIO** LYRIO CARNEIRO	EN-60(REP/EN)	IM	GM-61	CMG	falecido
233	MÁRCIO MOUTELLA ASSUMPÇÃO **TAVEIRA**	CN-57(REP/CN)	CA	GM-62	VA	
234	**MARCO ANTÔNIO** COSTA DE SOUZA	EN-59	CA	CN		
235	MARCO ANTÔNIO **SÁVIO** COSTA	CN-57		CN		
236	MARCOS ALBERTO BARBOSA **HONAISER**	CN-57	CA	GM-62	CF	
237	MARCOS RUBENS DA SILVA **GRILLO**	CN-57	IM	GM-61	CT	
238	**MÁRIO ANTÔNIO** GOMES PIMENTEL	CN-57	IM	GM-61	1ºTEN	
239	MÁRIO DA GRAÇA **ROITER**	CN-57	CA	GM-62	1ºTEN	
240	MÁRIO DE ALMEIDA **VIDAL**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
241	MÁRIO FERNANDO CAVALCANTI **ALBUQUERQUE**	CN-57	IM	GM-61	CT	falecido
242	MAURICIO ALVES CORREA **BARROS**	EN-59(REP/EN)	IM	EN		falecido
243	MAURICIO GUEDES DE **MELLO**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CF	falecido
244	MAURICIO **MAGARINOS** DE SOUZA LEÃO	EN-59	CA	GM-62	CF	
245	MAURO MAGALHÃES DE **SOUZA PINTO**	CN-57	CA	GM-63	AE	falecido
246	MAURO SERGIO DA **FONSECA**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	1ºTEN	
247	MILTON ALVES **RAMIRES**	CN-57	CA	GM-64	CMG	
248	MILTON BENEVIDES DOS **GUARANYS**	CN-57	CA	GM-63	CMG	
249	MILTON **XAVIER** DE CARVALHO FILHO	CN-57	CA	GM-62	CMG	
250	MOACYR MONTEIRO **BAPTISTA**	CN-57	FN	GM-61	VA	
251	**NEI** BARRETO DO NASCIMENTO	CN-57(REP/CN)		CN		
252	NÉLIO **ACHÃO**	EN-59	FN	GM-61	CMG	
253	**NÉLIO** MARQUES DA SILVA	EN-59	IM	GM-61	CF	
254	NEWTON **UBIRAJARA** BEZERRA RIBEIRO COELHO	EN-59	CA	GM-63	CMG	falecido
255	**NEY** DE SOUZA	EN-59	FN	GM-63	CMG	falecido
256	NEY ROBERTO LUIZ **COELHO**	CN-57	IM	GM-61	1ºTEN	
257	NILO CHALFUN **HOMSY**	EN-59(REP/EN)	CA	EN		

258	NILSON **PENONI**	CN-58(REP/CN)	CA	EN		
259	NORBERTO MACERI **PINA**	EN-59	IM	EN		
260	**ODAMIL** ALVES LIMA	CN-57	FN	GM-61	CMG	
261	**OLAVO** SIQUEIRA DA SILVA FILHO	EN-59	IM	EN		
262	**OLNEY** LADEIRA DE SOUZA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
263	OSCAR DE OLIVEIRA **FERNANDES JUNIOR**	EN-59	IM	GM-61	CMG	
264	**OSCAR** SANTIAGO RODRIGUES	EN-59	FN	GM-61	CF	
265	OSVALDO **VILELLA** DIAS	CN-57	CA	GM-62	CMG	
266	**OTHON** LEAL FERREIRA	CN-57	CA	GM-63	CT	falecido
267	**PAULO ANTONIO** FERREIRA	EN-59	CA	GM-62	CMG	
268	PAULO ARIVALDO DE **ARAGÃO** FILHO	EN-59	IM	GM-61	CMG	falecido
269	**PAULO CESAR** DE PAIVA BASTOS	CN-57	CA	GM-63	CA	
270	**PAULO CESAR** DOS SANTOS AZEVEDO	EN-59	IM	EN		
271	PAULO **CESÁRIO**	EN-59	IM	GM-61	CT	
272	PAULO HENRIQUE MEDEIROS **FERRO** COSTA	CN-57	IM	GM-61	CMG	
273	PAULO **MAGLIANO** RIBEIRO	EN-59	CA	GM-62	CMG	
274	PAULO MARCOS COUTINHO **SOBRAL**	CN-57	IM	GM-61	CMG	
275	PAULO MÁRIO **BESERRA** DE ARAUJO	CN-57	IM	GM-61	CA	
276	**PAULO** ROBERTO PACHECO **CUNHA**	CN-57(REP/CN)	CA	EN		falecido
277	PAULO ROBERTO **VALGAS** LOBO	CN-57	CA	GM-62	CMG	
278	PEDRO GOMES DE **PAIVA**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
279	PEDRO OCTÁVIO **MILLEN** COUTINHO	CN-57	CA	GM-62	CF	
280	PEDRO SALVADOR **DINIZ**	CN-57	IM	GM-64	CT	falecido
281	**PERCIVAL** DE ARAUJO COSTA	EN-59(REP/EN)	FN	GM-61	CMG	falecido
282	**PERY** LEÃO DA SILVA	EN-59(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
283	**RAIMUNDO VIEIRA** FILHO	CN-57(REP/CN)	CA	EN		
284	RAUL CESAR DA **COSTA VEIGA**	CN-57	CA	GM-62	CMG	falecido
285	RAUL **RUIZ** DIAS VASQUEZ	EN-59	CA	GM-63	CMG	falecido
286	RAUL SALGADO **ZENHA** FILHO	CN-57	CA	GM-63	CMG	
287	RAYMUNDO LUIZ **GARCEZ** PALHA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
288	RAYMUNDO SANT´ANNA **ROCHA**	EN-59(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
289	REGINALDO **FRAZÃO**	CN-57	CA	GM-62	CT	falecido
290	**REMO** BOCCADORO FILHO	CN-57	CA	GM-63	CMG	

291	RENALDO **PEREIRA NUNES**	EN-59	IM	GM-61	CT	
292	RENATO ANTÔNIO **CARBONI**	CN-57(REP/CN)	CA	EN		
293	RENATO FREDERICO CORRÊA **VAZ**	CN-57	CA	GM-64	CF	falecido
294	RENATO **SOLÉ** NOVAIS	CN-57	CA	EN		
295	RICARDO ANTÔNIO DA **VEIGA CABRAL**	EN-59	CA	GM-62	VA	
296	RICARDO **MARKENSON**	EN-59	IM	GM-61	CT	
297	**ROBERTO** ANDRADE **FERNANDES**	CN-57(REP/CN)	CA	GM-63	CMG	falecido
298	ROBERTO ANTÔNIO LAS CASAS **BRUCE**	CN-57	CA	GM-62	CT	
299	ROBERTO **CERQUEIRA** DE ALMEIDA	CN-57	CA	EN		
300	ROBERTO COELHO **FIGUEIREDO COSTA**	EN-59	CA	EN		
301	ROBERTO **COSTA RODRIGUES**	EN-59	IM	EN		
302	ROBERTO LUIZ PEREIRA **DIAS**	CN-57	IM	EN		
303	ROBERTO OLIVIO **NUNES**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CF	
304	ROBERTO **PADULA**	CN-57(REP/CN)		CN		falecido
305	ROBERTO PINHO **LUZ**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
306	ROBERTO RICARDO CALAZANS **TAVARES**	EN-59	IM	GM-61	1ºTEN	
307	ROBERTO **SANDOLI** DE MELO	CN-57	CA	EN		
308	ROGÉRIO ANTONIO **LAGOEIRO** MAGALHÃES	CN-57	CA	EN		
309	ROGÉRIO **BARLETTA** MENDES	EN-60(REP/EN)	CA	EN		falecido
310	ROGÉRIO FERREIRA **ESTEVES**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
311	**ROGÉRIO** VIEIRA NEVES	EN-59	CA	GM-62	CMG	
312	**ROMÁRIO** REIS	CN-57(REP/CN)	IM	EN		falecido
313	**ROMILDO** BEZERRA VALENTE	GM-62	CA	GM-62	CF	
314	RONALD **CARDOSO** GUIMARÃES	CN-57	CA	GM-62	CMG	
315	RONALDO **GOMES FERRAZ**	CN-57	CA	EN		
316	**RONALDO** MACHADO DA SILVA	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
317	RONALDO **SCHARA**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
318	**ROSALVO** MARIANO DA SILVA NETO	EN-59(REP/EN)	CA	EN		
319	RUBEM ALVES DE **SÁ FREIRE**	EN-59	IM	GM-61	CT	
320	RUBENS DE CARVALHO **COSTA FILHO**	CN-57	CA	GM-64	CMG	falecido
321	RUBENS MÁRIO BERLINK AYRES DO **NASCIMENTO**	CN-57	CA	GM-62	CMG	
322	**RUBENS** MUNIZ	CN-57	IM	GM-61	1ºTEN	
323	RUBENS PEACH **BRAVO**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CF	

324	RUI DA FONSECA **ELIA**	EN-59	CA	GM-64	VA	
325	RUY **DAMASO** FILHO	EN-59	CA	EN		
326	RUY HENRIQUE HACHYA **D´ANAQUIM** CRUZ	CN-57(REP/CN)		CN		
327	**SEBASTIÃO** EGYDIO FERREIRA COSTA	EN-59	FN	GM-61	CMG	
328	SERGE **TORRES** DE CARVALHO	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CF	
329	**SERGIO BRILHANTE** ALBUQUERQUE	EN-59	IM	EN		
330	SERGIO **CAETANO** DE BARROS	CN-57	IM	GM-61	CMG	
331	SERGIO CALDAS **RESTIER** GONÇALVES	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
332	SERGIO HENRIQUE **LYRA BARBOSA**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-62	CMG	
333	SERGIO **KAHL** DE ASSUMPÇÃO	EN-59	CA	EN		
334	**SERGIO** LUIZ CLÁUDIO DA **SILVA**	CN-57(REP/CN)		CN		
335	SERGIO **NOGUEIRA** FURTADO DE MENDONÇA	CN-57	IM	GM-63	CMG	falecido
336	**SERGIO NUNES** DE AZEVEDO	EN-59	CA	GM-62	CMG	falecido
337	**SERGIO** OLIVEIRA **SANTOS**	CN-57(REP/CN)		CN		
338	SERGIO RENATO **MIRANDA**	CN-57		CN		
339	SERGIO **TEIXEIRA MENDES**	CN-57	IM	GM-61	CMG	
340	SERGIO TINOCO **VOGEL**	EN-59	FN	GM-61	CMG	
341	**SIDARTA** RIBEIRO GOMES	EN-59	CA	GM-62	CMG	
342	SILVIO **VALENTE** DA SILVA	CN-57	CA	GM-62	CMG	
343	**SYLDENIR** GUIMARÃES MEDEIROS	EN-59	IM	EN		
344	**SYLVIO** FERREIRA DA SILVA	CN-57	FN	GM-61	CF	
345	SYLVIO PAULO GUIMARÃES **ANDRADE**	CN-57(REP/CN)	CA	GM-63	CT	falecido
346	**TRAYAHU** RODRIGUES MOREIRA FILHO	CN-57	IM	GM-61	1ºTEN	
347	UMBERTO **PIVATELLI**	EN-59	IM	GM-61	CMG	
348	VICENTE DIAS COSTA **AROEIRA** NEVES	CN-57(REP/CN)	FN	GM-61	CMG	falecido
349	**VICTOR** AUGUSTO MOREIRA BRANDÃO	CN-57	CA	GM-62	CMG	
350	VICTOR LUIZ DE LIMA **FERREIRA ALVES**	EN-59	CA	GM-62	CMG	
351	**WALDECK** LOPES DE SOUZA	CN-57(REP/CN)	FN	EN		falecido
352	WALDEMAR PEREGRINO LEITE DE **ARAUJO FILHO**	EN-60(REP/EN)	CA	GM-63	CMG	
353	WALTER AUGUSTO GUIMARÃES **ROSA**	CN-57	CA	EN		falecido
354	WALTER **FURTADO DE MENDONÇA**	EN-59	IM	EN		
355	WALTER JOSÉ **FONSECA** DE SOUZA	CN-57	FN	EN		

356	**WELLINGTON** JOSÉ RODRIGUES NUNES	CN-57		CN		
357	WILSON FIGUEIREDO **NALLIM**	CN-57		CN		
358	WILSON FRAZÃO **BRAGA**	CN-57	CA	GM-63	CT	
359	WILTON HENRIQUE **NOVAIS**	EN-59	IM	EN		falecido
360	**WILTON** ROCHA DE SOUZA	EN-60(REP/EN)	IM	GM-61	CC	