



## “BOM DE FAINA, SEMPRE PRONTO!”

A participação na Operação Taquari 2 do primeiro navio de guerra a chegar na “cena de ação”

Davi Pita Vieira \*

### CONTEXTO DA CALAMIDADE PÚBLICA

No decorrer do segundo trimestre de 2024, o estado do Rio Grande do Sul enfrentou uma grave crise, resultado de enchentes intensas causadas por chuvas torrenciais. As inundações provocaram a destruição de infraestrutura, desabrigaram milhares de pessoas e resultaram em perdas significativas, tanto humanas quanto materiais. Em resposta a essa emergência, foi lançada a Operação Taquari 2, uma missão conjunta entre as três Forças Armadas (Marinha, Exército e Aeronáutica) em coordenação e apoio com outras agências governamentais, destinada a fornecer ajuda imediata às regiões mais afetadas.

Face às consequências do desastre ambiental, a Marinha do Brasil mobilizou, inicialmente, o seu contingente na área do Comando do 5º Distrito Naval (Com5ºDN), em pronta resposta à situação de calamidade. Entretanto, diante do agravamento da crise, observou-se a necessidade de mobilizar uma grande operação de ajuda humanitária à população afetada e apoio logístico às equipes que atuavam desde o dia 30 de abril, com o emprego de mais meios, militares e estruturas de “campanha” visando mitigar os impactos e levar esperança ao estado.

Foi nesse contexto que o Navio-Patrolha “Babitonga” (P63) recebeu a missão de desatracar da cidade de Rio Grande e demandar à “cena de ação”, na cidade de Porto Alegre, levando donativos e

suprimentos, a fim de contribuir com o objetivo da Força Naval de garantir a assistência necessária às áreas mais afetadas.

## RECEBENDO A MISSÃO E A PREPARAÇÃO DO NAVIO PARA O SUSPENDER

Após o resultado satisfatório da “experiência de máquinas”, o navio recebeu, no dia 4 de maio, a determinação de se preparar para desatracar a qualquer momento de Rio Grande, rumo a Porto Alegre, com a missão de prestar apoio logístico aos meios e equipes que atuavam na cidade. No dia seguinte, em complemento às determinações do dia anterior, surge uma nova demanda: transportar donativos cedidos pela sociedade “rio grandina” às pessoas afetadas na região de Porto Alegre. Nesse momento, como Comandante, pude perceber claramente os efeitos que uma “missão real” provoca na tripulação, sejam eles positivos ou negativos.

Em um primeiro momento, a tripulação se mostrou entusiasmada e por vezes eufórica com



**Doze mil litros de combustível e cinco mil litros de água sendo, cuidadosamente, acondicionados na popa do navio**



**Tripulação realizando o embarque dos cinco mil litros de água que foram doados pela população da cidade de Rio Grande-RS**



**Bolacha representativa do mascote do navio, utilizada no uniforme operativo. Ao fundo, tripulação engajada na faina de transbordo da carga de donativos**

a possibilidade de poder ajudar quem mais precisava do nosso apoio, sendo nítidos esses sentimentos por ocasião da preparação do navio para o suspender, principalmente no embarque de donativos e combustível. Porém, num segundo momento, o fato de não sabermos exatamente que tipo de situação enfrentaríamos e quais desafios encontraríamos na navegação até Porto Alegre, tendo em vista os impactos que as enchentes causaram nos canais de acesso à Lagoa dos Patos e ao porto da cidade, a tripulação demonstrou certa

apreensão. Outro fator que também preocupava era o fato de que, em alguns dias adiante, as enchentes atingiriam, também, a cidade de Rio Grande e, possivelmente, a Família Naval.

No dia 6 de maio, o “Bom de Faina” desatracou, completamente abastecido, com doze mil litros de combustível, cinco mil litros de água e uma tonelada de alimentos, roupas, cobertores, materiais de limpeza, muita esperança e com sua aguerrida tripulação consciente da importância da missão que lhes fora confiada!

## NAVEGAÇÃO ATÉ PORTO ALEGRE

A navegação pelos estreitos canais que dão acesso à Lagoa dos Patos e a Porto Alegre, em média com duzentas jardas<sup>(1)</sup> de largura e quatro metros de profundidade, foi conduzida com a máxima atenção que o canal sempre requer e, ainda, precisou ser reforçada, pois já nas primeiras milhas<sup>(2)</sup> navegadas foi possível observar os estragos causados pelo desastre ambiental.

Nos deparamos com baixa visibilidade, vento muito forte, chuva, uma quantidade considerável de destroços, “camalotes”<sup>(3)</sup>, forte correnteza vazante, ou seja, no sentido contrário ao que o navio se deslocava, com intensidade que variava de 3 a 6 nós<sup>(4)</sup>. Além disso, o pior de todos os impactos, que mais preocupava, a condição das boias que constituíam a sinalização náutica que balizava o canal. A forte correnteza, somada à força das chuvas, ao vento e aos destroços que foram arrastados desconfigurou boa parte do balizamento, portanto, seguiu-se a representar um perigo à navegação e um risco à segurança do navio.... algumas boias, inclusive, estavam à deriva.

Diante dessas adversidades, foi muito gratificante observar o “espírito marinheiro” do navio, o comprometimento de toda a tripulação e a vocação com que alguns oficiais e praças desempenhavam suas funções. A confiança e a certeza de que cumpriríamos a missão aumentava a cada difícil situação superada.

Na manhã de 8 de maio, após dois dias de navegação crítica, o NPa “Babitonga” chegou na



**Boias de sinalização náutica, pertencentes aos canais de acesso à Lagoa dos Patos e Porto de Porto Alegre, à deriva**

“cena de ação”, recepcionado por embarcações e aeronaves. Como o cais do porto encontrava-se submerso, em virtude da elevação do Rio Guaíba, o navio fundeou a seiscentos metros do porto de Porto Alegre, nas proximidades do “Gasômetro”<sup>(5)</sup> e, a partir dessa posição, passou a contar com o apoio de três embarcações miúdas (lanchas e botes) da Capitania Fluvial de Porto Alegre (CFPA), para transferir as doações mais leves ao “Centro de Distribuição da Defesa Civil” em terra, que ficava próximo ao “Gasômetro”.

A primeira fase da missão estava concluída com sucesso, pois o primeiro navio de guerra da Marinha, o “Bom de Faina”, estava na “cena de ação” e em segurança. Iniciava-se, então, a segunda fase: realizar o transbordo de toda a carga, que era muito esperada pela população afetada e pelas equipes que necessitavam do suporte logístico.

## APELO MIDIÁTICO, CONSEQUÊNCIA DE SER O PRIMEIRO NAVIO A CHEGAR

No dia seguinte, 9 de maio, enquanto analisávamos como superar o desafio logístico de transbordo da carga, sem a possibilidade de atracação ao cais do porto de Porto Alegre, uma demanda inesperada chegou ao conhecimento do navio: “Comandante, prepare o seu navio para receber uma

equipe do Jornal Nacional, para a transmissão ao vivo do programa, com o jornalista William Bonner... o Comandante do navio será o porta-voz”.

“Bom de Faina, Sempre Pronto!”... foi o que mentalizei e transmiti a todos a bordo naquele momento, o lema do nosso “Babitonga”.

O Jornal Nacional (JN), programa pertencente ao grupo Rede Globo de Televisão, buscando oferecer uma cobertura abrangente e permeada de valor simbólico, com imagens e relatos diretamente do local das operações, vislumbrou, após a nossa chegada, a oportunidade de realizar uma transmissão ao vivo a bordo do navio, algo inédito, até então, na história do JN.

Uma equipe precursora de cinegrafistas e técnicos fizeram alguns testes a bordo e concluíram que seria possível realizar a transmissão a partir do “Babitonga”, fundeado no Guaíba, nas proximidades do Centro Histórico da cidade, que estava inundada. Por volta das dezessete horas, pouco antes do “Cerimonial à Bandeira”<sup>(6)</sup> o restante da equipe do JN embarcou, acompanhados do “âncora”, o jornalista William Bonner.

Tudo ocorreu bem, inclusive a entrevista ao vivo, quando tive a grata oportunidade de dizer ao público sobre a grande mobilização e o quanto a Marinha estava comprometida com sua participação na Operação Taquari 2. Esta transmissão trouxe um olhar humano sobre a tragédia, apre-

sentando depoimentos de vítimas e trabalhadores humanitários, além da atuação dos militares, mostrando a complexa logística envolvida na operação, destacando o trabalho coordenado entre as Forças Armadas e as equipes de socorro, algumas formadas por civis, enfatizando a importância do emprego conjunto em tempos de crise.

## INTEROPERABILIDADE ENTRE MARINHA DO BRASIL E EXÉRCITO BRASILEIRO

Passados três dias desde nossa chegada na “cena de ação”, ainda não havíamos vislumbrado uma solução, que fosse segura, para realizar o transbordo dos doze mil litros de combustível, uma vez que o cais do porto permanecia submerso, interdito, e sem perspectiva de que essa situação se revertere num curto prazo. Tal situação trazia consigo uma certa angústia, pois sabíamos que o recebimento do combustível seria fundamental para todo o esforço logístico, pois, com ele, seria possível manter as viaturas operativas e embarcações em plena atividade, apoiando principalmente nos resgates que ainda se faziam necessários.

Para superar o desafio logístico, em 11 de maio, um esforço entre a valorosa tripulação do “Babitonga” e militares do 6º Batalhão de Engenharia de Combate (6ºBECmb), do Exército Brasileiro, resultou na realização de uma manobra pioneira para transferência de carga de combustível da embarcação para o solo: a atracação, a contrabordo do navio, fundeado, de uma ponte articulada, uma espécie de balsa militar, trazendo consigo um caminhão, no qual seriam embarcados, pelo guindaste do navio, os tonéis de combustível vindos de Rio Grande.

A manobra foi complexa e desafiadora, por conta das condições climáticas muito adversas, se aproximando muito de uma manobra em alto-mar e, também, pelo ineditismo, pois não há procedimento operacional padrão para o transbordo de suprimento de um navio da Marinha para uma ponte articulada do Exército.

A transferência dos doze mil litros de combustível foi coroada de êxito e demonstrou a capacidade dos militares, tanto da Marinha quanto do Exército, de “encontrar soluções criativas”, na “cena de ação”, superando os desafios e demonstrando a interoperabilidade entre as Forças. O su-



**Capitão de Corveta Pita, Comandante do NPa “Babitonga”, concedendo entrevista, ao vivo, ao jornalista William Bonner, por ocasião da transmissão do Jornal Nacional**



Na imagem da esquerda, atracação da ponte articulada, a contrabordo do NPa “Babitonga”. À direita, transbordo dos tonéis de combustível para um caminhão, a bordo da ponte articulada, manobra inédita entre a Marinha do Brasil e o Exército Brasileiro, realizada na “cena de ação”

cesso da manobra foi crucial para que as equipes de resgate e ajuda humanitária permanecessem, por pelo menos mais dois meses, em atuação nas áreas afetadas garantindo, assim, que mais vidas fossem salvas.

Entre os dias 12 e 17 de maio, o navio permaneceu fundeado no Guaíba, sendo utilizado como ponto de apoio pelas embarcações miúdas e, também, como um “observador avançado na cena de ação”, possibilitando que diversas informações cruciais sobre a navegabilidade nos canais de acesso, características da área de operação (eventualmente alteradas pela enchente) e as condições ambientais fossem disseminadas e atualizadas para os demais navios que demandavam para Porto Alegre, contribuindo, assim, para a segurança e planejamento de ações futuras. Por fim, no dia 18 de maio, o navio retornou para Rio Grande, atracando no seu porto sede, no final da tarde, com a sensação de dever cumprido.



Embarcações miúdas, pertencentes à CFPA, utilizadas no transbordo da carga mais leve

## MISSÃO CUMPRIDA!

A participação do Navio-Patrolha “Babitonga” na Operação Taquari 2 foi pioneira e essencial em várias frentes, com destaque para o apoio logístico (evidenciado pelo transporte e entrega de toneladas de donativos e suprimentos) e para a ação de presença, demonstrando a capacidade de permanência da Força Naval em ações de enfrentamento a situações de crise, representando um marco na resposta a desastres naturais no Brasil, não só pelo caráter midiático com o consequente fortalecimento positivo da imagem da Marinha do Brasil, mas, também, por evidenciar a capacidade das Forças Armadas brasileiras de se adaptarem e responderem rapidamente a situações de emergência, enfatizando a interoperabilidade entre as Forças e o valor das Operações Navais na prestação de ajuda humanitária e no apoio às comunidades afetadas por calamidades públicas.

Em resumo, a atuação do “Bom de Faina” marcou um capítulo importante, não somente nos seus 26 anos de serviço pela Marinha do Brasil, mas, também, na história das operações de assistência humanitária no Brasil. Este navio, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha



Representação artística do mascote, o leão-marinho, utilizado na bandeira de faina do navio e, também, na bolacha que cada tripulante ostenta com orgulho nos uniformes operativos



Tripulação do “Bom de Faina”, formada na popa do navio, com a sensação de dever cumprido, por ocasião de seu retorno ao porto sede em Rio Grande-RS

Naval do Sul (ComGptPatNavS), que integra os meios operativos da Força na área do Com5ºDN, desempenhou um papel crucial na resposta à situação de calamidade pública que afetou o estado do Rio Grande do Sul.

### Navio-Patrolha “Babitonga” “BOM DE FAINA, SEMPRE PRONTO!” ■

#### NOTAS

- (1) Unidade de medida de distância empregada na Marinha: uma jarda corresponde a 0,9144 m.
- (2) Unidade de medida de distância empregada na Marinha: uma milha náutica corresponde a 1.852 m.
- (3) Massa compacta de vegetais aquáticos que flutuam levados pela correnteza.
- (4) Unidade de medida de velocidade empregada na Marinha: um nó corresponde a uma milha náutica por hora.
- (5) Instalações de antiga usina de geração de energia, facilmente identificada por sua chaminé característica.
- (6) Tradicional cerimônia realizada ao pôr do Sol para arriamento da Bandeira Nacional a bordo de navios e organizações militares de terra da Marinha.

\* Capitão de Corveta, Comandante do Navio-Patrolha “Babitonga” (P63)