



Revista do **CLUBE NAVAL**

ISSN 0102-0382 • ANO 132 • Nº 411 - JUL/AGO/SET 2024

**MARINHA
DO BRASIL**
Protegendo
nossas riquezas,
cuidando da
nossa gente!



**HOMENAGEM DO CLUBE NAVAL
AO ALMIRANTE DE ESQUADRA
ALFREDO KARAM**



**Perfilados saudamos o bom companheiro e belo amigo!
Glória, glória à Flotilha dos céus, onde irá se incorporar!
Que o Bom Deus lhe conceda paz em sua última zona de patrulha!**

SUMÁRIO

04 PALAVRAS DO PRESIDENTE

Alte Esq (Refº) João Afonso Prado Maia de Faria

05 EDITORIAL

C Alte (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury

07 EM PAUTA

Eventos e comemorações na Sede Social

SEMANA DA PÁTRIA

10 Sessão Solene alusiva à Independência do Brasil

11 Antes de ser Tamandaré: Joaquim Marques Lisboa na consolidação da Independência

Aspirante Pedro Ramos Barreto Valeiko

MARINHA DO BRASIL: PROTEGENDO NOSSAS RIQUEZAS, CUIDANDO DA NOSSA GENTE!

18 Marinha do Brasil: protegendo nossas riquezas, cuidando da nossa gente!

Entrevista com V Alte Augusto José da Silva Fonseca Júnior

24 “Bom de faina, sempre pronto!”

CC Davi Pita Vieira

30 A ajuda vem do céu

CF Glaucio Alvarenga Colmenero Lopes

34 Operação Taquari 2: desastre no Rio Grande do Sul

CMG (FN) Dirlei Donizette Codo

39 Unidade Médica Expedicionária da Marinha

CF (Md) Demóstenes Santana Apostolides
1º Ten (CD) Julia Honorato Carvalho

43 Embarcando esperança: o esforço logístico da Marinha nas enchentes de 2024 no Rio Grande do Sul

CC (IM) Felipe Rangel Kopanakis

47 Marinha: semeando esperança

Flávio da Costa

MARINHA DO BRASIL

50 Há quinze anos, a Marinha participava da maior operação de busca e salvamento marítimo da história do País

C Alte Alexandre Taumaturgo Pavoni

55 Fragatas Classe “Tamandaré”

C Alte (RMI) André Novis Montenegro

DEFESA

60 Cooperação estratégica de defesa indo-brasileira: oportunidades e desafios

CMG Elígio Guimarães de Moura

FILATELIA

66 A Força de Submarinos e a Aviação Naval retratadas na Filatelia

CMG (Refº) Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer

CONCURSOS

72 Almirante Alexandrino Faria de Alencar e as grandes transformações na Marinha do Brasil no início do século 20

CMG (Refº) Pedro Gomes dos Santos Filho

REMINISCÊNCIAS

78 A história de um velho marinheiro

CMG (Refº-FN) Jaime Florencio de Assis Filho

TECNOLOGIA

84 A empregabilidade de navios Classe *Heavy Lift* para logística e manutenção e sua aplicação em meios militares

CT (EN) Bruno Assis de Lima

ÚLTIMA PÁGINA

90 Livro de Ouro comemorativo dos duzentos anos da Independência do Brasil e do Bicentenário da Esquadra



HISTÓRIA DA CAPA

Na capa desta edição, a imagem em destaque é do Navio-Patrolha “Babitonga”, o primeiro da Marinha a chegar na “cena de ação” para prestar auxílio durante as devastadoras enchentes ocorridas em maio deste

ano no Rio Grande do Sul. Símbolo de prontidão e compromisso, o “Babitonga” representa o papel essencial da Marinha nas ações de socorro, desde o transporte de suprimentos até o resgate de famílias em áreas isoladas pelas águas. Nas imagens menores, as diversas frentes de atuação da Marinha no local: militares em ação, distribuição de alimentos e água, além do apoio médico prestado à população atingida – registros que evidenciam a solidariedade e a eficiência das Forças Armadas brasileiras em momentos de crise.

PALAVRAS DO PRESIDENTE

No último exemplar de nossa revista, fizemos, sem o saber, uma singela e sincera homenagem ao Almirante de Esquadra Alfredo Karam. Ao decidir pela inclusão de artigo sobre os duzentos anos do espadim da Escola Naval, foi uma rápida e fácil escolha o nome do AE Karam para que fosse convidado a nos conceder uma entrevista e desse o seu depoimento sobre o significado, para ele, do recebimento do espadim.

Recebemos e divulgamos uma emocionante declaração de amor à Marinha, de abnegação e desprendimento. Infelizmente, no dia 6 de setembro último, o AE Karam nos deixou após cem anos de vida em que serviu de exemplo e inspiração para todos nós. Na ocasião, procurando refletir o sentimento daqueles que o admiravam e respeitavam, o Clube Naval divulgou a seguinte nota:

O Clube Naval lamenta participar aos seus associados o falecimento, nesta data, do Almirante de Esquadra Alfredo Karam. Que o Nosso Senhor dos Navegantes o acolha e console amigos e família. O Alte Karam presidiu o Clube Naval e fazia parte de seu Conselho Diretor como conselheiro vitalício. Sua brilhante carreira reflete suas qualidades de oficial de Marinha, líder e profissional de escol. Seu exemplo sempre foi e continuará sendo um farol a nos iluminar e orientar. Que Deus lhe conceda paz em sua última zona de patrulha! Perfilados saudamos o bom companheiro e belo amigo! Glória, glória à Flotilha dos céus onde irá se incorporar!

Estamos, também, abordando a participação da Marinha do Brasil, em suas várias vertentes – Comando do 5º Distrito Naval, meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, hospital de campanha e apoio logístico provido por parcela do Centro de Operações do Abastecimento (COPAb) – e com o testemunho de diretor de estabelecimento de ensino por ela recuperado.

O indispensável registro do lançamento da Fragata “Tamandaré” nos traz a esperança de uma necessária e já tardia recuperação do núcleo do Poder Naval brasileiro. E leia, também, o artigo do Aspirante Valeiko, que foi sua apresentação por ocasião da Sessão Solene da Semana da Pátria, mostrando uma correta visão de para onde orientar nossos rumos e das lições da História que devem nos guiar e aconselhar, expostos a todos por um digno representante da geração a quem pertence o porvir da Marinha e do Brasil.

Muito apropriadamente faz parte da relação de artigos um texto sobre uma possível solução para nossas necessidades de apoio logístico, escrito por um jovem oficial do Corpo de Engenheiros da Marinha, quando a Diretoria de Engenharia Naval comemora cem anos de existência. E, ao seu final, apresentamos o nosso Livro de Ouro, uma iniciativa do Clube Naval registrando a participação da Marinha nos duzentos anos de nossa independência, certamente um fecho de ouro para este exemplar. ■

João Afonso Prado Maia de Faria

Almirante de Esquadra (Refº) • Presidente

CLUBE NAVAL

Av. Rio Branco, 180, 5º andar
Centro - Rio de Janeiro / RJ
Brasil - 20040-003

PRESIDENTE

Alte Esq (Refº) João Afonso Prado Maia de Faria

DIRETOR DO DEPARTAMENTO CULTURAL

C Alte (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury

ASSESSORA DO DEPARTAMENTO CULTURAL

CC (RMI-T) Ana Cláudia Corrêa de Araujo



Revista do CLUBE NAVAL

Publicação trimestral editada pelo Departamento Cultural do Clube Naval. As ideias e opiniões emitidas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores e não representam, necessariamente, a opinião dos oficiais da Marinha do Brasil, nem do Clube Naval, a não ser que explicitamente declarado. A reprodução de matérias aqui publicadas necessita de autorização prévia da Revista do Clube Naval.

ANO 132 • Nº 411

EDIÇÃO DE ARTE E DIAGRAMAÇÃO

Fabiana Peixoto

COLABORADOR

José Carlos de Medeiros

CONTATOS

revista@clubenaval.org.br

(21) 2112-2429 / 2425



ESCANEE AQUI
para informações sobre
submissão de artigos

EDITORIAL

Marinha cuidando da nossa gente no sul do Brasil

Na história do Rio Grande do Sul, o ano de 2024 será marcado pelo evento climático mais grave já registrado no estado, um dos maiores do Brasil. Os efeitos da catástrofe ultrapassaram a capacidade local para socorrer a população atingida pela calamidade, exigindo a mobilização de meios de outras regiões.

A Marinha do Brasil, colocando em prática seu lema “Protegendo Nossas Riquezas, Cuidando da Nossa Gente”, se fez presente desde os primeiros momentos, com recursos do 5º Distrito Naval, e ampliou sua participação com meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais enviados do Rio de Janeiro e de outros locais, no âmbito da Operação Taquari 2.

Visando homenagear o povo gaúcho que, em meio a perdas irreparáveis de vidas, manteve sua peculiar resiliência, e os integrantes das equipes de socorro que colocaram suas vidas em risco para salvar outras vidas, e também para constituir registros que permitirão construir a história dessa catástrofe, esta edição da Revista do Clube Naval descreve a atuação da Marinha nesse peculiar emprego de seus meios operativos.

Inicialmente, entrevistando o Comandante do 5º Distrito Naval, que apresenta uma visão panorâmica da situação, seguida por artigos elaborados por protagonistas dos primeiros momentos do apoio prestado pela Marinha: os Comandantes do Navio-Patrulha “Babitonga” (P63), do 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-5) e do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais em Apoio à Defesa Civil, o Diretor da Unidade

Médica Expedicionária da Marinha, responsável pela instalação e operação do Hospital de Campanha, e o Encarregado da Divisão de Apoio a Meios Operativos do Centro de Operações do Abastecimento, abordando o esforço logístico para abastecer os meios empregados e transportar doações recebidas em diferentes pontos do País para a população atingida. Para completar esta matéria, um texto redigido pelo Diretor da Escola Municipal de Ensino Fundamental Santa Rita de Cássia, localizada em Guaíba, primeiro estabelecimento de ensino recuperado pela Marinha e entregue em plenas condições para a retomada das aulas.

A matéria referente ao acidente com aeronave da *Air France* ocorrido em 2009 mostra que a Marinha, de acordo com compromissos internacionais para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e para Busca e Salvamento Marítimo, está sempre pronta para atuar na sua área marítima de responsabilidade para SAR (*Search And Rescue*), que abrange toda a costa brasileira, estendendo-se na direção leste até o meridiano de 10°W.

O lançamento da Fragata “Tamandaré” em 9 de agosto motivou o artigo referente a esse programa, que visa à modernização do Poder Naval, fundamental para a Marinha cumprir sua missão de Defesa da Pátria.

O texto da apresentação feita pelo Aspirante Valeiko durante a Sessão Solene alusiva à Semana da Pátria, abordando a participação de Joaquim Marques Lisboa na consolidação da Independência, e a sinopse do trabalho vencedor do Concurso Almirante Tamandaré deste ano, descrevendo a atuação do Almirante Alexandrino como Ministro da Marinha, reúnem relatos sobre a vida desses grandes Marinheiros, exemplos para todos – como foram para o “velho marinheiro” Jaime Florencio de Assis, que tem sua singradura aqui descrita.

Contamos, também, com um resumo da palestra realizada no Clube abordando as oportunidades e desafios para a cooperação estratégica de defesa entre Brasil e Índia.

A Seção de Filatelia apresenta dois segmentos da nossa bicentenária Esquadra que celebraram aniversário neste trimestre, a Força de Submarinos e a Aviação Naval.

Para finalizar, texto mostrando a possibilidade de aplicação da modalidade *heavy lift transport* em meios militares.

Com esses artigos, a Revista do Clube Naval procura divulgar informações relevantes sobre o Poder Marítimo, além de oferecer oportunidades para que os sócios contribuam com matérias referentes a assuntos diversos, proporcionando, assim, bons momentos de leitura e registros para a memória da Marinha do Brasil.

Nesta edição, em particular, é mostrada a relevância de o Brasil contar com Poder Naval capaz de cumprir sua tarefa constitucional de Defesa da Pátria, aqui representado pelo texto sobre o Projeto das Fragatas Classe “Tamandaré”, de atender compromissos internacionais de salvaguarda da vida no mar e em águas interiores, como no acidente com aeronave da *Air France*, e de ações em apoio ao Estado, como nas situações recentes de calamidade pública no Sul do Brasil.

Vale ressaltar que, para bem realizar essa ampla gama de tarefas, é preciso contar com meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais modernos, operados e mantidos por pessoal capacitado e motivado, segundo procedimentos e doutrinas adequados, o que demanda recursos orçamentários compatíveis com a estatura político estratégica do Brasil, afinal, conforme defendia o Patrono da Diplomacia Brasileira, José Maria da Silva Paranhos Júnior, Barão do Rio Branco, “nenhum Estado pode ser pacífico sem ser forte”. ■

José Henrique Salvi Elkfury

Contra-Almirante (Ref^o-FN) • Diretor Cultural

EVENTOS LITERÁRIOS MARCAM O TRIMESTRE NO CLUBE NAVAL

O Círculo Literário do Clube promoveu eventos culturais de destaque neste último trimestre. A Sede Social se transformou em um verdadeiro palco para a literatura, reunindo poetas, escritores e entusiastas das artes literárias. No dia 10 de julho, o Auditório da Sede Social foi o cenário de um inspirador Recital Literário, onde vozes poéticas ressoaram em declamações emocionantes. O evento também abrigou o 14º Seminário Literário, um marco de discussões sobre a literatura, além do Encontro de Poetas. Já no dia 11 de setembro, o Salão dos Conselheiros da Sede Social recebeu mais um Recital Literário, marcado por expressivas apresentações e a cerimônia de premiação do Concurso Literário, que reconheceu o talento dos escritores. A ocasião também contou com o 15º Seminário Literário e um novo Encontro de Poetas, consolidando o Clube como um espaço fundamental para a promoção e valorização da literatura.



3º SALÃO ITINERANTE “NAVEGA BRASIL”

A bordo do Navio-Escola “Brasil” foi lançado, em 11 de julho, o 3º Salão Itinerante “Navega Brasil”, uma iniciativa resultante da parceria entre a Academia Brasileira de Belas Artes (ABBA), o Clube Naval e o próprio Navio-Escola. O evento tem como objetivo divulgar as belezas naturais e culturais do Brasil por meio das obras produzidas pelos talentosos alunos da ABBA, que doam as obras por eles produzidas para serem ofertadas a instituições nos diversos países visitados durante a XXXVIII Viagem de Instrução de Guardas-Marinha.

Além dos artistas participantes, estiveram presentes no lançamento do Salão o Comandante do Navio, CMG Parreiras, o Comandante da Força de Superfície, Almirante Bessa, o Presidente do Clube Naval, Almirante Prado Maia, o Diretor Cultural do Clube Naval, Almirante Elkfury, e a Presidente da Academia Brasileira de Belas Artes, Vera Gonzalez.

O Salão Itinerante “Navega Brasil” é uma iniciativa que une arte, cultura e diplomacia, e reforça o papel do Clube Naval e da ABBA na valorização do patrimônio artístico do Brasil.

CURSOS DA FEMAR

O Clube Naval, em colaboração com a Fundação de Estudos do Mar (FEMAR), concluiu, no último trimestre, dois cursos de grande relevância oferecidos aos seus associados. A parceria, que ao longo do ano promove uma programação diversificada de atividades gratuitas, visa proporcionar educação de qualidade e aprimoramento contínuo, fortalecendo a formação profissional e ampliando as competências dos participantes.

No dia 3 de julho, ocorreu o encerramento do Curso de Direito Marítimo I. Já no dia 28 de agosto, foi finalizado o Curso de Gerenciamento de Contratos. Ambos foram ministrados pela professora Maud Andréa Chaize.



HOMENAGEM AOS VETERANOS E EX-COMBATENTES



No dia 21 de agosto, o Clube Naval realizou sua tradicional homenagem aos integrantes da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante que perderam suas vidas em operações no mar durante a 2ª Guerra Mundial. O evento, que ocorre todos os anos no Clube, é um tributo à memória dos heróis do mar, preservando o respeito e o reconhecimento por seu sacrifício em prol da nação.

Na ocasião, foram oferecidos um coquetel e um almoço de confraternização no Salão Nobre da Sede Social, onde estiveram presentes ex-combatentes, veteranos e convidados.

PALESTRAS

No último trimestre, a Presidência e os Grupos de Interesse do Clube Naval promoveram um total de oito palestras. Os encontros abordaram temas variados e foram uma excelente oportunidade de aprendizado e troca de conhecimentos entre os participantes. Agradecemos a todos que compareceram e contribuíram para o sucesso dos eventos. Aos que não puderam estar presentes ou que desejam rever os conteúdos, as palestras estão disponíveis no canal oficial do Clube Naval no *YouTube*.

Confira na página seguinte a programação completa das palestras realizadas no Clube Naval no último trimestre.

PALESTRAS DA PRESIDÊNCIA

1. Cooperação estratégica de defesa indo-brasileira: oportunidades e desafios (16/07)

Palestrante: CMG Eligio Guimarães de Moura
Doutor em Economia (PUC-RS)

2. Operações de informação, ameaças cibernéticas e sistemas não tripulados: os novos desafios nos conflitos atuais (22/08)

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

C Alte (FN) Luís Manuel de Campos Mello
Comando Naval de Operações Especiais
C Alte (RM1) José Gentile
Centro de Desenvolvimento Doutrinário de Guerra Naval

3. A comunicação estratégica como instrumento para a mentalidade de Defesa (17/09)

Palestrantes:
Gen Div Alcides Valeriano de Faria Junior
Chefe do Centro de Comunicação Social do Exército
C Alte Alexandre Taumaturgo Pavoni
Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha
Cel Av Rodrigo Caldeira Magioli
Chefe da Divisão de Comunicação Corporativa do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica

GRUPO DE INTERESSE CIDADANIA

4. Análise da Conjuntura Nacional (realizada em três partes nos dias 04/07, 08/08 e 12/09)

Palestrante: V Alte (Refº) Sergio Tasso Vásquez de Aquino

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

5. Desenvolvimento industrial e tecnológico no Brasil na área de defesa (21/08)

Palestrante: CMG (Refº-EN) Eduardo Siqueira Brick
Colaborador do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (CEPE-MB) e do Centro de Estudos de Defesa e Segurança Nacional
Moderador: CMG (RM1-EN) Leonam dos Santos Guimarães
Coordenador do Comitê de Ciência e Tecnologia da Amazonia AS

GRUPO DE INTERESSE EM ECONOMIA DO MAR

6. A Economia do Mar como política pública estadual: SEENEMAR, a primeira Secretaria de Estado do Brasil (09/09)

Palestrante: CMG (RM1) Marcelo Felipe Alexandre
Subsecretário Adjunto de Economia do Mar do Governo do Estado do Rio de Janeiro



ASSISTA AQUI
às gravações
das palestras

1



2



3



4



5



6





CLUBE NAVAL COMEMORA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL COM CERIMÔNIA SOLENE

No dia 5 de setembro, o Clube Naval promoveu a tradicional Sessão Solene em homenagem ao Dia da Independência do Brasil. O evento ocorreu no Salão dos Conselheiros da Sede Social e reuniu sócios e convidados especiais em um ambiente de reflexão e celebração aos valores da Pátria.

A cerimônia teve início com a execução do Hino Nacional, seguida por palavras do Presidente do Clube, Almirante de Esquadra (Refº) João Afonso Prado Maia de Faria. Ele convidou para compor a mesa o Presidente do Conselho Diretor, Almirante de Esquadra (RM1-FN) Alexandre José Barreto de Mattos, e o 1º Vice-Presidente, Almirante de



O Aspirante Valeiko ao lado do Presidente do Clube, Almirante Prado Maia

Esquadra (Refº) Liseo Zampronio. Em seguida, o Aspirante Pedro Ramos Barreto Valeiko apresentou a palestra intitulada *Antes de ser Tamandaré: Joaquim Marques Lisboa na Consolidação da Independência*, na qual destacou a trajetória do Patrono da Marinha brasileira e suas significativas contribuições para a História do Brasil.

A palestra será reproduzida nas páginas a seguir, proporcionando aos leitores a oportunidade de aprofundar seus conhecimentos sobre este importante personagem da nossa história. ■



ANTES DE SER TAMANDARÉ:

JOAQUIM MARQUES LISBOA NA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA

Pedro Ramos Barreto Valeiko *

*Alocução proferida durante a Sessão Solene
alusiva ao Dia da Independência do Brasil*

O processo de Independência do Brasil se diferencia, em muitos aspectos, do modelo seguido pelos outros países americanos, os quais, de maneira geral, manifestaram-se por revoluções liberais, republicanas e de inspiração iluminista, que reivindicavam a direção política das colônias para a população local, a emancipação das metrópoles europeias e mudanças sociais. Por outro lado, no Brasil, a monarquia portuguesa se instalara em 1808, como resultado da invasão de Portugal por tropas napoleônicas (Costa Braga, 2018, p.45), o que garantiu maior continuidade ao modelo do “Antigo Regime” na América portuguesa.

O cenário de relativa estabilidade se alterou quando, em 1820, a Revolução do Porto se levantou para exigir uma configuração mais liberal no Reino de Portugal, por meio de uma Constituição Nacional (Costa Braga, 2018, p. 45). Ao que tudo indicava, as cortes revolucionárias, na prática agora dirigentes da política, exigiam medidas que conduziram a um reestabelecimento do *status quo* colonial para o Brasil, pois acreditavam que as dificuldades experimentadas na metrópole eram resultado, sobretudo, da permanência da Corte no ultramar e da autonomia concedida à antiga colônia (Costa Braga, 2018, p.45). Ao reverso, as elites brasileiras, principalmente do Rio de Janeiro, São

Paulo e Minas Gerais, percebiam que os avanços políticos e econômicos alcançados desde 1808 estavam em risco (Costa Braga, 2018, p.47).

Os desencontros acerca das perspectivas de futuro promoveram pressões sobre o Príncipe D. Pedro, que permaneceu no Brasil como regente após o retorno da Corte. Em 9 de janeiro de 1822, o Príncipe nega seu retorno a Portugal e, em 7 de

Embarque da família real para o Brasil

Obra de Nicolas-Louis-
Albert Delerive (atrib.)



Chegada da Corte portuguesa

Wikimedia
Commons





Imperador Pedro I ordena ao oficial português Jorge Avilez que retorne a Portugal após sua rebelião fracassada
Obra de Oscar Pereira da Silva

setembro, declara o rompimento definitivo (Costa Braga, 2018, p. 50).

O que seguiu foram longos anos de confronto para que o Império do Brasil se estabelecesse como país uno, soberano e independente, tendo sua integridade territorial ameaçada por conflitos externos e internos diversas vezes. É nesse contexto que muitos brasileiros e estrangeiros contratados para a causa nacional se entregaram à árdua tarefa de pelear pela conservação do Império (Andrea Frota, 2009, p. 12). Dentre eles, estava o jovem Joaquim Marques Lisboa, que mais tarde se tornaria Marquês de Tamandaré e Patrono da Marinha do Brasil.

O propósito deste texto fica então evidente: a partir da trajetória do mais notável homem do mar brasileiro, fazer memória do processo que levou ao nascimento da pátria, por meio de uma perspectiva inerente à Marinha e que permite profundas reflexões acerca do caráter marinho.

Naquele momento da história, entretanto, era Joaquim apenas o jovem filho do bem-sucedido comerciante e prático português Francisco Marques Lisboa, que se estabelecera na vila de Rio Grande de São Pedro do Sul (Neves Alves, 2007, p. 18). Em contato com o trabalho de seu pai, aprendera desde muito novo a navegação e a marinharia, tendo conduzido uma escuna mercante do Cabo de Santa Marta, em Santa Catarina, até a Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, aos treze anos de idade, sob a orientação do seu comandante (Cheuiche, 2018, p.37). O jovem precisou ainda convencer seus pais a respeito de sua vocação para



Aclamação de Dom Pedro I, Imperador do Brasil
Obra de Jean-Baptiste Debret

o mar (Neves Alves, 2007, p.19), consciente de recusar uma vida abastada, advinda do comércio, para abraçar outra de sacrifícios e riscos (Cheuiche, 2018, p.40).

O agravamento da situação política com o Reino de Portugal, todavia, acabaria favorecendo as intenções de Joaquim. Seu pai aderiu imediatamente à independência, conquanto fosse um português de nascença, recebendo por isso a Comenda da Ordem de Cristo, outorgada pelo Imperador Dom Pedro I (Neves Alves, 2007, p.19). Esse fato contribuiu para que escrevesse, ao Ministro e Secretário de Negócios da Marinha, um requerimento de incorporação de seu filho à Armada Imperial como voluntário (Andrea Frota, 2009, p.13). A resposta foi-lhe endereçada nos seguintes termos:

Sr. Joaquim Marques Lisboa. Em consequência das ordens o Ilmo. Sr. Luís da Cunha Moreira, Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, é V. Mercê nomeado para embarcar, na qualidade de Voluntário da Armada, recebendo somente a ração, a bordo da Fragata Niterói, comandada pelo Capitão de Fragata John Taylor, a quem V. Mercê se apresentará, ficando na inteligência que deverá exercitar a bordo todas as práticas e serviços pertinentes a piloto e marinho, e que para entrar em oficial de patente da Marinha Imperial deve seu comandante informar bem de seu comportamento, inteligência e conduta. Deus guarde a V. Mercê. Quartel General da Marinha,

A Proclamação da Independência

Obra de François-René Moreaux

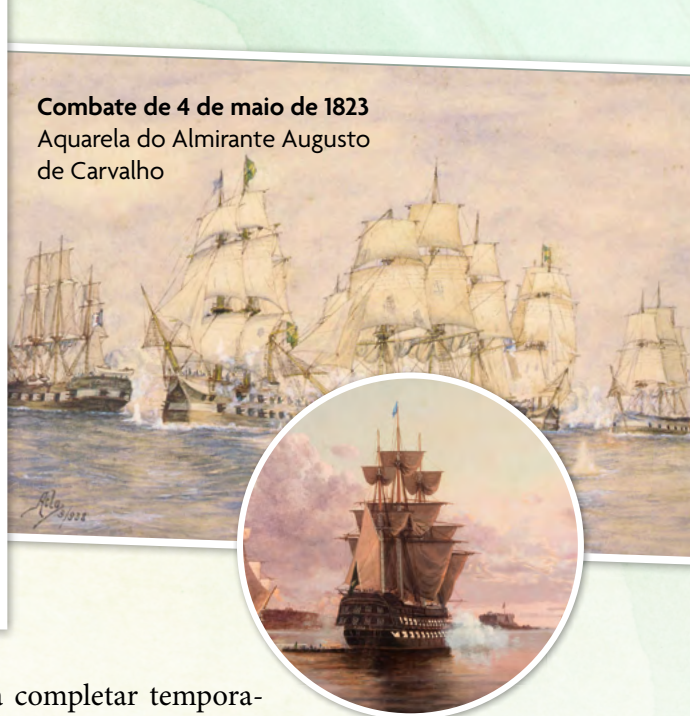


em 4 de março de 1823. João Justiniano Gomes da Silva. *Ajudante de Ordens*. (Cheuiche, 2018, p.39).

A Fragata “Nichteroy” não pôde acompanhar a esquadra comandada pelo Almirante Lorde Cochrane, que suspendeu a 1º de abril de 1823, por necessidade de reparos e para completar sua guarnição (Andrea Frota, 2009, p.13). Somente o fez dez dias depois, reunindo-se à esquadra a tempo de combater o adversário nas proximidades de Salvador (Costa Braga, 2007, p. 99). Joaquim teve então seu batismo de fogo no dia 4 de maio de 1823, enfrentando a esquadra portuguesa superior, porque dispunha de 366 canhões contra 242 da Esquadra Brasileira (Fragata Nichteroy, *Navios de Guerra Brasileiros*). Lorde Cochrane, entretanto, valendo-se da tática do corte do T, frequentemente utilizada por oficiais britânicos como Nelson, consegue surpreender os portugueses e ganhar uma vantagem considerável descarregando as baterias da Nau “Pedro I” pelos dois bordos (Fragata Nichteroy, *Navios de Guerra Brasileiros*). Apesar disso, as guarnições portuguesas, compondo uma parte considerável da Esquadra Brasileira, recusaram-se a abrir fogo sobre os conterrâneos em alguns navios e sabotaram a artilharia em outros, de modo que Cochrane decide desengajar. Os navios portugueses, ainda desorganizados, não perseguem os brasileiros (Leoncio Martins, 2017, p.354). Os marinheiros responsáveis pelos motins durante a batalha são mandados presos ao Rio de Janeiro por Lorde Cochrane, e John Taylor leva parte de sua guarnição, incluindo Joaquim,

Combate de 4 de maio de 1823

Aquarela do Almirante Augusto de Carvalho



Nau “Pedro I”

Obra de Eduardo de Martino
Coleção Museu Naval

para completar temporariamente a guarnição desfalcada da Nau “Pedro I” (Costa Braga, 2007, p. 101).

Nesse período, fica diretamente sob as ordens do Primeiro Almirante. De volta à Fragata “Nichteroy”, quando da evacuação de Salvador pelos lusos, Joaquim parte junto da Esquadra Brasileira em perseguição ao comboio português de 71 navios (Cheuiche, 2018, p. 47), uma vez que Cochrane temia o perigo de que arribassem em outro porto brasileiro, onde a independência não estivesse firmada (Andrea Frota, 2009, p.13).

Quando atingiram o quarto grau de latitude norte, Cochrane concluiu que os portugueses realmente se dirigiam a Lisboa, e encarregou Taylor de prosseguir a perseguição (Andrea Frota, 2009, p. 13). A Fragata “Nichteroy” apresou dezessete navios na expedição (Andrea Frota, 2009, p.13), apesar do estado degradado da mastreação e do pano (Barroso Pereira, 1881, p. 143), dos mantimentos escassos e da tripulação composta por marinheiros de diferentes países, afrontando algumas vezes o grosso da esquadra adversária (Barroso Pereira, 1881, p. 213) e chegando à foz do Rio Tejo, arvorando pela primeira vez o pavilhão do Império do Brasil na Europa (Barroso Pereira, 1881, p. 214). Joaquim ganha o apelido de Lisboinha a bordo, e em um dos últimos apressamentos, ao largo de Lisboa, sugere a Taylor libertar os prisioneiros restantes, no iate “Paquete de Setúbal” que acabara de ser tomado (Cheuiche, 2018, p.48). O comandante, satisfeito com a

sua conduta durante a comissão, enviou posteriormente um ofício ao Ministro e Secretário de Negócios da Marinha, atestando sua capacidade de cumprir os deveres de voluntário com grande aptidão e zelo, recomendando-o como um oficial (Cheuiche, 2018, p. 49).

Embora o governo Imperial houvesse prometido efetuar sua promoção a oficial, foi determinada a matrícula do voluntário Joaquim Marques Lisboa na Academia Imperial de Marinha, após seu regresso da Guerra de Independência, ao que ele obedeceu (Andrea Frota, 2009, p.14). Todavia, a notícia da sublevação da Confederação do Equador e do envio iminente de uma força naval àquela região levaram Joaquim a tomar uma atitude ousada. Escreveu, aos dezesseis anos, um requerimento diretamente ao Almirante Lorde Cochrane, ignorando todas as instâncias anteriores, solicitando seu embarque em um navio da esquadra (Cheuiche, 2018, p.51). Após o Ministro e Secretário de Negócios da Marinha negar duas vezes o pedido de Cochrane para que Joaquim embarcasse na capitânia, o Almirante apelou diretamente ao Imperador e obteve sucesso, nos seguintes termos:

Majestade, conheço bem esse moço, foi um dos primeiros voluntários alistados. Tomou parte no bloqueio da Bahia, praticou atos de valor no encontro de 4 de maio com a esquadra portuguesa e, embarcado na Niterói, fez o cruzeiro dessa fragata em perseguição aos navios do Almirante Campos. Taylor fez-me sempre as melhores referências



A Fragata "Nicttheroy"
Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho

Exército Imperial do Brasil ataca as forças confederadas no Recife
Obra de Leandro Martins



dele. Bravo, competente, de uma dedicação a toda prova. Posso confirmar tudo isso porque também o tive sob minhas ordens diretas, na Pedro I. E afirmo a Vossa Majestade Imperial que este voluntário, quase menino, é uma das mais promissoras esperanças da Marinha Brasileira. (Cheuiche, 2018, p.53).

A resolução imperial de 27 de julho de 1824 definiu o embarque do voluntário Joaquim Marques Lisboa na capitânia da esquadra que, apenas seis dias depois, suspendeu para as províncias do norte (Andrea Frota, 2009, p.14). Joaquim não tinha conhecimento, mas seu irmão Manuel Marques Lisboa, o Major Pitanga, herói na Guerra da Independência, estava entre os revoltosos e viria a perecer no combate de 2 de setembro de 1824, defendendo o Forte de Tamandaré, em Pernambuco (Costa Braga, 2007, p.105). A Força brasileira abafou sucessivamente a sublevação nas províncias de Pernambuco, Ceará e Maranhão (Andrea Frota, 2009, p.14). Nessa última, Joaquim comandou um destacamento para desarmar forças arregimentadas pelo presidente da província. Restituída a ordem, embarcou na capitânia novamente, chegando ao Rio de Janeiro a 1º de dezembro de 1825 (Andrea Frota, 2009, p.15). No dia seguinte, data do nascimento do Príncipe Dom Pedro, Joaquim Marques Lisboa é promovido a Segundo-Tenente de Comissão (Andrea Frota, 2009, p.15). Apenas oito dias depois, o Império ingressava na Guerra da Cisplatina (Andrea Frota, 2009, p.15). Foi um confronto complexo, pois o Brasil não conhecia bem as peculiaridades geográficas da região, que exigiam navios de pouco calado. A maior parte dos meios da Armada Imperial operava no mar (Costa Braga, 2007, p.106).

Ao embarcar para o combate, o Tenente Lisboa só voltaria a ver o Rio de Janeiro mais de cinco anos depois. No Rio da Prata, foi designado para servir na Canhoneira “Leal Paulistana”, de seis canhões (Neves Alves, 2007, p.22). O Império impusera ao Almirante Rodrigo Lobo a tarefa de bloquear o estuário (Andrea Frota, 2009, p.15), em uma tentativa de sufocar a economia platina. O Almirante William Brown, irlandês que comandava os navios das Províncias Unidas, faz uma tentativa de furar o bloqueio a 9 de fevereiro de 1826, na indecisa (mas sangrenta) Batalha de Corales, da qual o Tenente Lisboa participa (Costa Braga, 2007, p.107). Três meses depois, ele é transferido para servir na familiar Fragata “Niterói”, a esse ponto comandada por James Norton, a bordo da qual combateu uma sequência de batalhas em maio de 1826, nas quais o Império logrou êxito em expulsar os navios platinos da área externa do porto de Buenos Aires (Costa Braga, 2007, p.107). Após mais três combates em junho, o Tenente Lisboa, com apenas dezoito anos de idade, é agraciado com o comando da Escuna “Constança”, devido ao destaque que obteve nas batalhas anteriores (Costa Braga, 2007, p.108).

O conflito, entretanto, não decorria com tranquilidade. A esquadra do Almirante Brown, reconhecendo a impossibilidade de enfrentar a superioridade da Esquadra Brasileira, passa a manobrar em águas mais restritas e empreende a guerra de corso contra a navegação brasileira (Porto e Albuquerque, 2007, p.117). Os corsários apresariam mais de trezentas embarcações brasileiras durante toda a guerra (Leoncio Martins, 2017, p.181). No comando da Escuna “Constança”, o Tenente Lisboa partiu junto de uma força naval composta pelas Corvetas “Duquesa de Goiás” e “Itaparica” e pelo Brigue “Escudeiro”, comandada pelo Capitão de Fragata James Shepherd e guarnecida por 654 homens, rumo ao reduto corsário de Carmem de Patagones, na região do Rio Negro (Andrea Frota, 2009, p.16). A capitânia “Duquesa de Goiás” se chocou contra um banco de areia ao entrar no canal e foi à pique. O navio do Tenente Lisboa se destacou no salvamento de muitos naufragos, mas cerca de trinta pereceram (Andrea Frota, 2009, p.16). Ainda assim, o Comandante Shepherd insistiu em atacar o inimigo por terra, mas os brasileiros foram completamente cercados

e seu chefe acabou morto (Porto e Albuquerque, 2007, p.123). Os navios foram facilmente tomados pelo inimigo e o Tenente Lisboa caiu prisioneiro (Porto e Albuquerque, 2007, p. 122). Os brasileiros precisaram enfrentar muitas humilhações, mas o governo platino decidiu transferi-los para a barra do Rio Salado, onde realizariam trabalho forçado (Costa Braga, 2007, p.109). A 7 de agosto de 1827, foram metidos no abarrotado Brigue “Ana”, escoltado pelas Corvetas “Chacabuco” e “Ituzaingó” (Andrea Frota, 2009, p.16). O Tenente Lisboa e o Tenente Joaquim José Ignácio, futuro Visconde de Inhaúma, combinaram com os demais prisioneiros uma sublevação para tomar o navio, o que conseguiram realizar sem alertar as escoltas (Costa Braga, 2007, p.109). Em momento oportuno, afastaram-se das corvetas e adotaram uma rota em ziguezague, para despistá-las, atracando em Montevidéu no final do mês de agosto (Costa Braga, 2007, p.109).

Oito dias depois o Tenente Lisboa partia em uma segunda expedição à Patagônia, a bordo da capitânia (Costa Braga, 2007, p.109). Era composta pela Corveta “Maceió” e pelos Brigues “Caboclo” e “Independência ou Morte”. A expedição foi um novo desastre, principalmente pelo desconhecimento do local (Costa Braga, 2007, p.109), com o encalhe da capitânia e do Brigue “Independência ou Morte”. Com o estado do mar se agravando, os dois navios naufragaram e o Tenente Lisboa se atirou na água gelada, sendo resgatado com outros 21 naufragos pelo Brigue “Caboclo”, para evitar a captura pelo inimigo (Vidigal, 2007, p.74). Em 29 de outubro chegam em Montevidéu (Andrea Frota, 2009, p.17). Joaquim Marques Lisboa fora promovido a Primeiro-Tenente no dia 12 daquele mês, e embarcou na Fragata “Príncipe Imperial” cerca de um mês depois, a pedido do Comandante Norton, seu antigo chefe (Costa Braga, 2007, p.109). Em abril de 1828, assumiu o comando da Escuna “Bela Maria”, na divisão do Comandante João de Oliveira Bottas (Andrea Frota, 2009, p.17). Estando fundeada no Rio da Prata durante intenso nevoeiro, no dia 29 de maio, deparou-se com o Brigue “Ocho de Febrero”, do Comandante Tomás Domingos Espora (Costa Braga, 2007, p.110). O navio platino, diante da inferioridade, encalhou em águas mais rasas, de modo que apenas a Es-



Abordagem da Fragata “Imperatriz”
Obra de Eduardo de Martino



A Batalha Naval do Riachuelo
Obra de Victor Meirelles

cuna “Bela Maria” lhe podia oferecer batalha (Andrea Frota, 2009, p.17). E assim o fez o Tenente Lisboa, varando nas proximidades e iniciando um combate que duraria dez horas (Costa Braga, 2007, p.111). Para preservar a vida de sua guarnição, Espora teve de se render, por acabar a munição do seu navio (Costa Braga, 2007, p.111). A rendição se dá com o devido cavalheirismo e Espora acaba tendo sua espada e liberdade restituídas, junto com seus subordinados, graças à conduta honrada no combate (Costa Braga, 2007, p.112). A despedida do Tenente Lisboa e do seu adversário ocorreu por meio de um abraço e da entrega de um monóculo por parte do Comandante Espora, que o recebera do Almirante Brown por atos de bravura (Costa Braga, 2007, p.113).

Em julho de 1828, o Tenente Lisboa assume o comando da Escuna “Rio da Prata” e participa dos combates de 24 de agosto (Costa Braga, 2007, p.113). Mesmo com a assinatura de um acordo de paz preliminar, ainda ficaria no comando de sua escuna até 1832 (Cheuiche, 2018, p.75). No estuário do Prata, transportou diversas vezes brasileiros que eram libertados em Buenos Aires, conforme previa o armistício, bem como apressou a carga de um mercante suspeito que encalhara, devolvendo-a às autoridades argentinas, gerando um agradecimento formal ao Império do Brasil (Costa Braga, 2007, p.113).

Em maio de 1831 regressou à capital, deparando-se com uma cidade caótica (Cheuiche, 2018, p. 68). Um mês antes, Dom Pedro I abdicara em favor do Príncipe Pedro de Alcântara. O Império contava, mais uma vez, com a articulação de forças navais e terrestres para garantir sua unidade. Assim, em junho de 1831, a Escuna “Rio da Prata” e seu comandante suspendiam para Recife, integrando uma força naval cuja missão seria conter numerosas sublevações que passaram a surgir nas

províncias do norte de maneira quase ininterrupta (Neves Alves, 2007, p.24). Dois anos mais tarde, é oficial da Fragata “Baiana”, onde permanece até dezembro de 1833 (Neves Alves, 2007, p.24). Em 1835, ocorreram duas grandes sublevações que puseram em grave risco a manutenção da unidade nacional: a Cabanagem, no Grão-Pará, e a Revolução Farroupilha, no Rio Grande do Sul (Cheuiche, 2018, p.77). Inicialmente o Tenente Lisboa foi assumir o comando do Brigue “Cacique” mais uma vez, no qual combateu os cabanos entre 1835 e 1837 (Neves Alves, 2007, p.24).

Em um domingo de lazer, nadava com seu amigo Francisco Manuel Barroso da Silva, Comandante do Brigue “Brasileiro”, nas proximidades da Vila de Cametá (Cheuiche, 2018, p.28). Conheciam-se desde a juventude no Rio de Janeiro, quando frequentaram aulas de inglês do Padre Thomas (Cheuiche, 2018, p.28). Na ocasião, o Tenente Barroso começou a se afogar, porém foi salvo por seu amigo que o carregou até o Brigue “Brasileiro” (Cheuiche, 2018, p.28). O fato se deu trinta anos antes da Batalha Naval do Riachuelo, quando Barroso liderou a Esquadra Brasileira na mais célebre vitória da Marinha do Brasil.

Em 1836, Joaquim foi promovido a Capitão-Tenente, mas foi acometido por beribéri, uma doença causada pela carência de vitamina B1, fato que o fez se afastar do comando em 1837 (Cheuiche, 2018, p.77). No ano seguinte, embarcou na Corveta “Regeneração” para lutar contra a Sabinada (Neves Alves, 2007, p.24). Ainda naquele ano comandou a canhoneira nº13 contra os revoltosos farroupilhas (Neves Alves, 2007, p.25).

Os conflitos para a consolidação da independência não possuem um término exato, mas após a ascensão de Dom Pedro II ao trono, em 1840, as revoltas internas definharam e a situação política se tornou mais estável. Joaquim Marques Lisboa

ainda teria participação na maior parte desses conflitos (Neves Alves, 2007, p.26).

Entre 1838 e 1839, pôde se dedicar mais à sua família (Cheuiche, 2018, p.84). Casou-se a 19 de fevereiro de 1839 com Dona Maria Eufrásia (Cheuiche, 2018, p.85), com quem teve seis filhos. O rigor da profissão não os impediu de construir um relacionamento sólido e Tamandaré chegou a pedir licença temporária do serviço para tratar a saúde de sua esposa na Europa, anos mais tarde (Cheuiche, 2018, p.152).

O relato da trajetória de Joaquim Marques Lisboa na consolidação da Independência, por si só, revela a natureza do sacrifício que ele e outros realizaram em prol do Brasil. Com efeito, defender a honra, a integridade e as instituições nacionais com o sacrifício da própria vida não se refere somente à morte, mas evoca uma entrega diuturna no exercício do dever durante longos anos. Seus grandes feitos não são mais que desdobramentos extraordinários de uma fidelidade construída na aridez da rotina e nas coisas pequenas e de pouca visibilidade, mas que guardam maior mérito por terem pouco reconhecimento e demandarem um sacrifício constante e oculto.

Tamandaré soube demonstrar seu zelo e compromisso não com palavras, mas com o empenho de sua própria vida, ingressando como simples voluntário em uma guerra, com direito apenas à razão e à possibilidade de ser integrado à Armada Imperial. Fica evidente então um aspecto essencial do caráter marinheiro: a virtude da caridade, que corresponde na Rosa das Virtudes, farol dos aspirantes da Escola Naval, à abnegação, ao espírito de sacrifício e ao fogo sagrado. Nenhuma recompensa poderia ser justa o suficiente para ressarcir uma vida perdida na guerra ou durante anos de serviço implacável. Apenas a decisão livre do sujeito, que deixa de esperar uma recompensa digna e passa a se preocupar mais com o objeto do seu amor, pode justificar racionalmente o sacrifício da própria vida. Para o Almirante Tamandaré, os objetos desse amor ou caridade parecem ter sido, principalmente, a justiça e a verdade, sua família e o Brasil.

Na Semana da Pátria, essa reflexão se faz profundamente atual, pois o caráter da Marinha do Brasil guarda os mesmos aspectos desde a Independência. O atual cenário mundial apresenta

uma inegável escalada de conflitos e de agitações políticas, os quais evocam a necessidade de aprestamento militar para a garantia da soberania. E parece ser tão importante quanto possuir meios tecnológicos e pessoal qualificado, ter bem definida a essência do caráter marinheiro e bem internalizados os seus valores vitais. É assim que passado e presente se entrelaçam, oferecendo possibilidades de um futuro de prosperidade. Tudo Pela Pátria. Viva a Marinha. Viva o Brasil. Muito obrigado. ■

REFERÊNCIAS

- ANDREA FROTA, Guilherme de. *O despertar. Tamandaré*. Navigator. Rio de Janeiro, SDM, p. 11-17. 2009.
- BARROSO PEREIRA, Luis. *Relação Nautico-Militar da viagem da Fragata do Imperio do Brazil*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, p. 137-149 e p. 210-223, 2º semestre de 1881. Disponível em: <<https://revistamaritima.net/sis/login>> . Acessado em: 27/08/2024.
- CHEUICHE, Alcy. *O Velho Marinheiro*. 1ª edição. Porto Alegre: L&PM, 2018.
- COSTA BRAGA, Claudio da. *A Independência do Brasil – Uma Visão Portuguesa*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 138, nº 07/09, p. 44-52, jul./set. 2018. Disponível em: <<https://revistamaritima.net/sis/login>> . Acessado em: 23/08/2024.
- COSTA BRAGA, Claudio da. *Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 127, p. 97-113, dez. 2007. Disponível em: <<https://revistamaritima.net/sis/login>> . Acessado em: 25/08/2024.
- FRAGATA NICTEROY. *Navios de Guerra Brasileiros*. Disponível em: < <https://www.naval.com.br/ngb/N/N005/N005.htm>>. Acessado em 25/08/2024.
- LEONCIO MARTINS, Helio. *O curso nas costas do Brasil (1826-1828)*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, suplemento, p.166-186, 2017. Disponível em: <<https://revistamaritima.net/sis/login>> . Acessado em: 25/08/2024.
- LEONCIO MARTINS, Helio. *Os Ingleses na Marinha da Independência*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, suplemento, p. 353-361. 2017. Disponível em: <<https://revistamaritima.net/sis/login>> . Acessado em: 22/08/2024.
- NEVES ALVES, Francisco das. *Almirante Joaquim Marques Lisboa – o bicentenário do Marquês de Tamandaré: história & memória*. 1ª edição. Rio Grande: Marinha do Brasil / 5º Distrito Naval – Faculdades Atlântico Sul / Anhanguera Educacional, 2007.
- PORTO E ALBUQUERQUE, Antonio Luiz. *Tamandaré jovem nos primeiros momentos de guerra 1823-1827*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.127, p. 115-124, dez. 2007. Disponível em: <<https://revistamaritima.net/sis/login>> . Acessado em: 29/08/2024.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *O Tenente Marques Lisboa e as Expedições à Patagônia*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 127, p.69-74, dez. 2007. Disponível em: <<https://revistamaritima.net/sis/login>> . Acessado em: 01/09/2024.

* Aspirante

MARINHA DO BRASIL: PROTEGENDO NOSSAS RIQUEZAS, CUIDANDO DA NOSSA GENTE!

Entrevista com o Vice-Almirante Augusto José da Silva FONSECA JÚNIOR



MARINHA DO BRASIL: PROTEGENDO NOSSAS RIQUEZAS, CUIDANDO DA NOSSA GENTE!

Como disse o Almirante Barroso, “o Brasil espera que cada um cumpra o seu dever” e nós, com certeza, estamos cumprindo o nosso!

A Marinha do Brasil (MB) é organizada e reúne meios voltados, principalmente, para a Defesa da Pátria, razão de sua existência. Esses meios podem ser aplicados em outras atividades, mormente em situações de calamidade que, muitas vezes, criam cenários de devastação similar a uma guerra, como ocorreu recentemente no Rio Grande do Sul, devido às fortes enchentes que assolaram aquele estado, e a Marinha se fez presente, fiel ao lema de “cuidar da nossa gente”, não medindo esforços para apoiar o povo gaúcho.

O Almirante Fonseca Júnior, Comandante do 5º Distrito Naval (5ºDN), vivenciou essa catástrofe desde o início, desencadeando o emprego das organizações militares (OM) subordinadas para socorrer a população atingida e, a seguir, dos demais meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais enviados para aquela região.

RCN • Como foi a atuação da Marinha nos primeiros dias das enchentes?

A MB, por meio do Com5ºDN, empregou seus homens no apoio à população do Rio Grande do Sul (RS) desde o primeiro dia da calamidade que atingiu o estado. Nos dias 30 de abril e 1º de maio, pela Capitania Fluvial de Porto Alegre (CFPA), foram enviadas equipes, embarcações e viaturas para a região de Roca Sales e Lajeado, a fim de prestar apoio às ações da Defesa Civil e à equipe do Corpo de Bombeiros, realizando o resgate de pessoas que estavam ilhadas no Vale do Taquari, região central do estado mais ao sul do Brasil.

Em resposta imediata à crise, o Ministério da Defesa ativou o Comando Operacional Conjunto, composto por integrantes da MB, do Exército Brasileiro e da Força Aérea Brasileira que, em razão das fortes chuvas que atingiram essa região do RS e ocasionaram enchentes pelo estado, recebeu o nome de Taquari 2.

Em um primeiro momento, o foco das ações foi a região do Vale do Taquari. Entretanto, de forma muito rápida, a região metropolitana de Porto Alegre foi atingida violentamente, impactando a atuação das próprias Forças Armadas, dos órgãos de segurança e das instituições que estavam apoiando os municípios afetados no Taquari. Dessa forma, foi necessária uma reorganização muito intensa para seguir atuando nos resgates às vítimas dessa tragédia climática. O prédio da CFPA, por exemplo, foi inundado pelas águas do Rio Guaíba, assim como a sede do Comando Militar do Sul, na capital gaúcha. Como consequência, houve a necessidade de transferir o Centro de Operações do Comando Conjunto para o 3º Regimento de



Cavalaria de Guarda, localizado na Avenida Ipiranga, em Porto Alegre.

A partir deste novo posto avançado, as Forças envolvidas na Operação Taquari 2 passaram a atuar em conjunto para a realização de resgates aéreos, aquáticos e terrestres. Foram dias muito intensos e marcantes, em que o tempo foi o fator essencial para garantir a salvaguarda do maior número de vidas possível. O esforço e a resiliência por parte de nossos militares foram admiráveis pois, mesmo com suas casas atingidas, permaneciam na frente de combate salvando vidas e removendo outras pessoas de lugares e situações de risco. Passavam-se os dias e a situação se tornava mais e mais caótica, havendo a necessidade de emprego de todo o efetivo possível de militares e meios da área da jurisdição do Com5ºDN para atuação na região afetada.

Assim, além dos militares das Capitânicas, Delegacias e Agências do estado do Rio Grande do Sul, passaram a atuar também as equipes da Capitania dos Portos de Santa Catarina, da Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna, da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí e da Delegacia da Capitania dos Portos em São Francisco do Sul.





Briefing da Força Naval Componente com o Comando de Operações Navais e o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra

Foto: Marinha do Brasil

Adicionalmente, dois pelotões do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande foram deslocados para Porto Alegre para atuação na região metropolitana do estado e na região do Vale do Taquari. Nesse período, a aeronave UH-12 do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51) já se encontrava realizando muitos resgates de pessoas e animais domésticos nas cidades próximas a Porto Alegre, como Canoas e Guaíba. Poucos dias depois, uma aeronave UH-12 do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, sediado em São Pedro da Aldeia – RJ, incorporou-se ao Comando Conjunto para iniciar a atuação no resgate de pessoas, a partir da Base Aérea de Canoas.

Com a situação das enchentes se agravando na região da Grande Porto Alegre, a Força Naval Componente decidiu enviar os navios subordinados ao Com5ºDN, inicialmente o Navio-Patrolha “Babitonga” e o Navio Hidrográfico Balizador “Comandante Varela”, que foram os primeiros a chegar pelo Rio Guaíba para prestar auxílio à população do Rio Grande do Sul. As imagens da navegação dos navios na água alaranjada do Guaíba, que se deslocavam para reabastecer as equipes de resgate e de transporte levando tanto combustível aos desabrigados, como donativos enviados pelas diversas instituições da região sul do estado, mostraram a dimensão da tragédia e tiveram grande repercussão nacional.

Ato contínuo, foram enviados o Navio de Apoio Oceânico “Mearim” e o Navio-Patrolha “Benevente” para a região afetada, provenientes de Itajaí-SC, com donativos arrecadados junto à população catarinense, o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais em Apoio à Defesa Civil e o Hospital de Campanha da Marinha do Brasil, estes oriundos do Rio de Janeiro. Em função da gravidade da situação em todo o Rio Grande do Sul, a MB decidiu enviar diversos navios para Rio Grande, como o Navio-Patrolha Oceânico “Amazonas”, a Fragata “União”, o Navio-Aeródromo Multipropósito “Atlântico”, o Navio de Socorro Submarino “Guillobel” e o Navio Oceanográfico “Antares”, para prestar todo o apoio possível à população gaúcha.



RCN • Qual o impacto das enchentes no Comando do 5º Distrito Naval?

A água das chuvas que inundou o Guaíba chegou de forma lenta, mas em grande volume, à região sul do estado e atingiu cidades como São Lourenço do Sul, Pelotas e Rio Grande, trazendo grandes transtornos para a população local e exigindo um desdobramento das forças militares para o socorro da população nos mais diversos rincões da região sul do estado do Rio Grande do Sul. Os impactos do grande volume de água foram sentidos por diversos setores, tendo afetado significativamente a sede do Com5ºDN, localizado na terra natal do Almirante Tamandaré, e as OM no seu entorno, além daquelas localizadas na Ilha do Terrapleno de Leste, como o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51), o Serviço de Sinalização Náutica do Sul (SSN-5) e a Estação Radiogoniométrica da Marinha no Rio Grande (ERMGR). Foi preciso, inclusive, deslocar a estrutura da Força Naval Componente (FNC), inicialmente instalada no prédio do Comando do 5ºDN, para as instalações do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul (ComGptPatNavS), localizado na Quarta Seção da Barra.

Além dos prejuízos causados à infraestrutura do Com5ºDN, que exigiram uma grande mobilização de seus tripulantes na salvaguarda de todo o material, o empenho e dedicação de todos os militares nas diversas tarefas que lhes foram designadas, sejam de socorro, salvamento, limpeza ou reconstrução, são dignos de nota e enaltecem o valor daqueles que fazem parte da tripulação do “Guardião dos Mares do Sul” ⁽¹⁾.

RCN • A Marinha do Brasil já havia participado de operações no nível da Taquari 2?

A participação da MB em eventos dessa natureza não é novidade. Em outras ocasiões, quando houve a necessidade de apoio à população brasileira, a MB esteve presente com uma parcela significativa de seus militares e meios, que foram importantes para a superação dos desafios. Nas enchentes e desabamentos causados pelas chuvas na cidade de Petrópolis houve uma grande participação de tropas da MB. Em um segundo momento, por ocasião das chuvas e desabamentos na

região de São Sebastião, no litoral paulista, houve o emprego do Navio-Aeródromo Multipropósito “Atlântico” transportando meios, militares e mantimentos para ajudar as vítimas das enchentes nessa localidade. Igualmente, em missões de ajuda humanitária, fuzileiros navais foram enviados para as Operações de Paz da Organização das Nações Unidas (ONU) no Haiti. Tais situações são sempre delicadas e abrangem salvamento de vidas em momentos críticos, muitas vezes com grande carga emocional envolvida.

Entretanto, cabe ressaltar que a grande diferença entre a Taquari 2 e as demais participações citadas anteriormente foi a magnitude da operação, com uma área de abrangência gigante e envolvimento de um grande número de vítimas, bem maior do que tudo que já havíamos enfrentado.

RCN • Qual o maior desafio enfrentado pelo Com5ºDN nesse período?

Indubitavelmente, enfrentamos situações muito complexas e perigosas. Foi um grande desafio para toda a tripulação do Com5ºDN! Presenciamos pessoas vivendo momentos de extrema angústia e desespero, com a perda de seus entes queridos e de suas moradias, o que nos proporcionou momentos de grande tensão e desconforto emocional. Tais situações nos levaram a estabelecer uma verdadeira operação de guerra para atender a todas as demandas da população gaúcha. As dificuldades iniciais de comunicação, aliadas à falta de energia provocada pelas enchentes, nos trouxeram momentos desafiadores, que ficarão marcados para sempre em nossas vidas, principalmente no que se refere ao sofrimento da população isolada em locais de difícil acesso e à perda de vidas humanas.

Atualmente, o Com5ºDN segue trabalhando em prol da reconstrução das cidades destruídas pelas enchentes, atuando na limpeza de ruas, na retirada de entulhos, na distribuição de donativos e na preparação das escolas para a retomada de suas atividades. Todo o trabalho realizado contabiliza, até o presente momento, mais de dez escolas reparadas e entregues ao estado e municípios do Rio Grande do Sul. Neste mesmo diapasão, outro desafio se vislumbra no horizonte, com a chegada do Navio de Pesquisa Hidroceanográfico “Vital de Oliveira” a Rio Grande, quando a MB

contribuirá para a retomada plena da navegação e para a recuperação da economia do RS. Militares a bordo do navio estão realizando a coleta de informações que serão extremamente importantes para o planejamento da sondagem batimétrica desde Rio Grande, passando pela Lagoa dos Patos e chegando a Porto Alegre.

RCN • O período das enchentes é considerado uma grande crise no Rio Grande do Sul. Após períodos de crise, algumas instituições e empresas conseguem sair fortalecidas e outras são devastadas. Como o Sr. considera que a Marinha do Brasil, principalmente o Com5ºDN, passou por esse período difícil?

É importante destacar, neste momento, que ainda estamos na Operação Taquari 2. O trabalho continua sendo realizado em várias frentes, seja na distribuição de donativos, na limpeza de ruas e na preparação de escolas.

No auge da crise, sempre nos questionavam sobre nossa capacidade de enfrentar a situação e como nos sentíamos sob o ponto de vista emocional. É importante salientar que militares são preparados para enfrentar situações difíceis, muitas vezes anômalas ao dia a dia das pessoas e de grande impacto emocional. Apesar disso, várias situações complicadas foram vivenciadas nestes últimos noventa dias pelos nossos militares, pois além de terem que atuar diretamente na cena de ação, também sofriam os impactos das enchentes como cidadãos, já que várias famílias de militares foram afetadas.



Outrossim, realizamos operações de altíssimo risco em que os militares precisaram arriscar suas próprias vidas. Dessa forma, creio que estamos saindo desse momento muito mais fortalecidos como Força Naval, com grandes aprendizados sobre a importância de estarmos sempre treinados e preparados para as possíveis necessidades. Percebo também que a nossa relação com a sociedade está mais robustecida e que cada cidadão gaúcho poderá dizer, a partir dessa triste e inesquecível experiência, que a Marinha do Brasil estará sempre pronta, “protegendo nossas riquezas e cuidando da nossa gente”.

RCN • Como o Com5ºDN está se reconstruindo e como tem se preparado para futuras operações de emergência e desastres naturais?

Com o fito de obter maior capacidade técnica e celeridade nos processos de reconstrução e ampliação da capacidade instalada no Distrito para o enfrentamento de situações deste vulto no sul do País, foi operacionalizado um Grupo de Trabalho (GT) composto por oficiais e praças de diversas qualificações, como Engenharia Civil, Engenharia Elétrica, Bacharel em Direito, Intendente da Marinha, Edificações e Desenho de Arquitetura. O GT Reconstrução realizou o levantamento das necessidades de cada OM após as enchentes no RS, elaborando Laudos de Vistorias (LV) que apresentam descrição dos danos, análises, serviços a executar e ações recomendadas a fim de reparar o estado de mobiliário, realizar obras civis, adquirir e recuperar equipamentos e instalações elétricas.

Os processos de reconstrução e ampliação são a parte mais complexa em que o GT tem trabalhado, pois requer a elaboração do Programa de Contratação de Projetos (PCP) para viabilizar as obras, fruto das suas complexidades. O GT também tem apoiado o planejamento de contratação direta para obras emergenciais, como as devidas ao avanço da erosão na Ilha do Terraplino de Leste, viabilizando a utilização do espaço pelo EsqdHU-51, ERMGRG e SSN-5.

Dentro deste contexto de reconstruir as nossas capacidades e continuar em condições de man-

Comando de Operações Navais e o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra na Escola Barão de Cerro Largo
Foto: Marinha do Brasil



ter-se operacional mesmo em situações calamitosas, encontram-se em andamento os projetos de: construção de nova sede do SSN-5; criação de novos alojamentos e do Centro de Operações do Com5ºDN; novo enrocamento e muro de contenção na Ilha do Terrapleno de Leste, bem como de estruturação de um novo cais, em virtude da perda de dois desses durante o período; recuperação da rampa de acesso àquela Ilha, permitindo a chegada de caminhões de combustíveis de aviação e de materiais diversos para uso das OM; projeto de edificação de um novo pavimento da CFPA para alojamentos e apoio logístico a militares destacados; Escola de Fluviais da CFPA, com a análise de construção sobre pilotis ou aterramento para elevação do prédio da atual Patromoria e seus acessos, de forma que futuras enchentes não impeçam o embarque de viaturas e embarcações, funcionando como apoio ao esforço logístico e para coordenação das equipes operativas em ações de apoio à Defesa Civil; readequação da CFPA com a colocação de um portão estanque na sede da OM, instalação de bombas d'água submersíveis e instalação de um gerador, a fim de manter o funcionamento em caso de enchentes; restauração do muro da Patromoria da CFPA, que sofreu grandes avarias com as enchentes; reconstrução do Cais da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul (CPRS); elaboração de um novo Laboratório para a Policlínica Naval de Rio Grande (PNRG), cujo investimento possibilitará um acesso alternativo e seguro para a OM, evitando perdas significativas de material, equipamento, bem como a interrupção de serviços, caso ocorram episódios de enchente.

Releva também mencionar que os aguerridos navios subordinados foram contemplados com recursos financeiros para manutenção de impor-

tantes sistemas de bordo, o que vai garantir as suas operações em eventuais necessidades futuras.

RCN • Que mensagem o Comandante da Força Naval Componente da Operação Taquari 2 poderia deixar para os nossos leitores?

Os números comprovam a magnitude da operação até o momento: foram empregados cerca de 4.539 militares; dezesseis navios; 81 embarcações, sendo uma ambulancha⁽²⁾; 237 viaturas, sendo oito blindadas; 25 equipamentos de engenharia; treze aeronaves; um drone *Remotely Piloted Aircraft System* (RPAS) e um Hospital de Campanha que realizou 4.530 atendimentos.

Como disse o Almirante Barroso, “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever” e nós, com certeza, estamos cumprindo o nosso! Externo minha satisfação em comandar o 5ºDN e contar com uma tripulação briosa e aguerrida, que quando solicitada em situação real de combate, correspondeu às expectativas da Marinha e do Brasil, realizando um trabalho de excelência, de reconhecimento nacional, digno dos mais bravios guerreiros de nossa história.

O legado da experiência adquirida pelo Distrito e pela Marinha do Brasil, com certeza, nos deixa orgulhosos pelo serviço prestado ao País até o momento, bem como mais preparados para as situações adversas que, porventura, enfrentemos no futuro. Lembrai-vos da Guerra! ■

NOTAS

(1) Lema do Comando do 5º DN.

(2) Embarcação que possui recursos para atuar como ambulância.



NPa “Babitonga”
fundeado nas
proximidades do
“Gasômetro”, por
ocasião de sua chegada
na “cena de ação”
Foto: Marinha do Brasil

“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⁽¹⁾ 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⁽²⁾ 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”⁽³⁾, forte correnteza vazante, ou seja, no sentido contrário ao que o navio se deslocava, com intensidade que variava de 3 a 6 nós⁽⁴⁾. 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, segui-lo passou 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 marinho” 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



Sinalização náutica
fora de posição



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”⁽⁵⁾ 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”⁽⁶⁾ 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)



A AJUDA VEM DO CÉU

Meios aeronavais apoiam socorro às vítimas das enchentes no Rio Grande do Sul

Glaucio Alvarenga Colmenero Lopes *

Desde o início das enchentes que devastaram o Rio Grande do Sul (RS), a Marinha do Brasil (MB), por meio do Comando do 5º Distrito Naval (Com5ºDN), mobilizou recursos para oferecer apoio às vítimas. O helicóptero Esquilo (UH-12), N-7050 (Albatroz 50), do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51), e um *Super Cougar* (UH-15) do Comando da Força Aeronaval (ComForAerNav), ambos sob o controle operacional do Com5ºDN, foram alguns dos primeiros meios de apoio a chegar à Base Aérea de Canoas (BACO), em Canoas-RS.

Posteriormente, a Marinha enviou dois Esquilos adicionais, um *Bell Jet Ranger III* (IH-6B), um *Seahawk* (SH-16) e outro *Super Cougar*, do Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN) e do ComForAerNav, para apoiar a Operação Taquari 2. Além desses, outros três helicópteros – um *Bell*

Jet Ranger III, um *Seahawk* e um Esquilo – operaram a partir do Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) Atlântico, o maior navio de guerra da América Latina, que atracou em Rio Grande-RS em 11 de maio de 2024.

Os helicópteros desempenharam um papel essencial nas enchentes, realizando diversas funções para reduzir os efeitos desses desastres naturais:

- resgate e salvamento – fundamentais para operações de resgate em áreas alagadas, onde o acesso terrestre é impossível, evacuando pessoas e animais domésticos de telhados, árvores e outras áreas inacessíveis, para transportá-las a locais seguros;
- transporte de suprimentos – transportaram alimentos, água, medicamentos e outros itens essenciais para comunidades isoladas pelas enchentes, garantindo a sobrevivência dos afetados até que a ajuda terrestre pudesse chegar; e

- avaliação e monitoramento – realizaram voos de reconhecimento para avaliar a extensão dos danos, auxiliando as autoridades no planejamento e coordenação da resposta de emergência, identificando áreas mais críticas e priorizando esforços de recuperação.

O ALBATROZ: NO AR PARA APOIAR E SALVAR (ESQDHU-51)

Durante o desastre em Porto Alegre e arredores, a BACO tornou-se o principal centro logístico e de operações aéreas, coordenando cerca de 42 helicópteros, tanto civis quanto militares, que atuaram nos primeiros dias.

No decorrer da operação do Albatroz no apoio às enchentes, foram identificadas três fases: a fase de resgates - nos primeiros dias, quando as pessoas estão ansiosas para serem salvas e a água ainda sobe; a fase de transporte de suprimentos - quando a subida das águas se estabiliza e as pessoas preferem permanecer em suas casas e surgem regiões isoladas; e a fase de reconhecimento - onde são realizados voos para avaliar os danos e apoiar o planejamento da reconstrução das áreas afetadas.

O Albatroz 50 foi crucial na fase dos resgates, operando por mais de 45 horas de voo, desde o nascer até o pôr do sol, salvando pessoas em telhados e prédios nas regiões de Porto Alegre, Canoas, Eldorado do Sul, Lajeado, Roca Sales e Muçum. De 3 a 13 de maio de 2024, o EsqdHU-51 realizou cerca de sessenta salvamentos, quinze resgates de animais de estimação, transportou provisões e



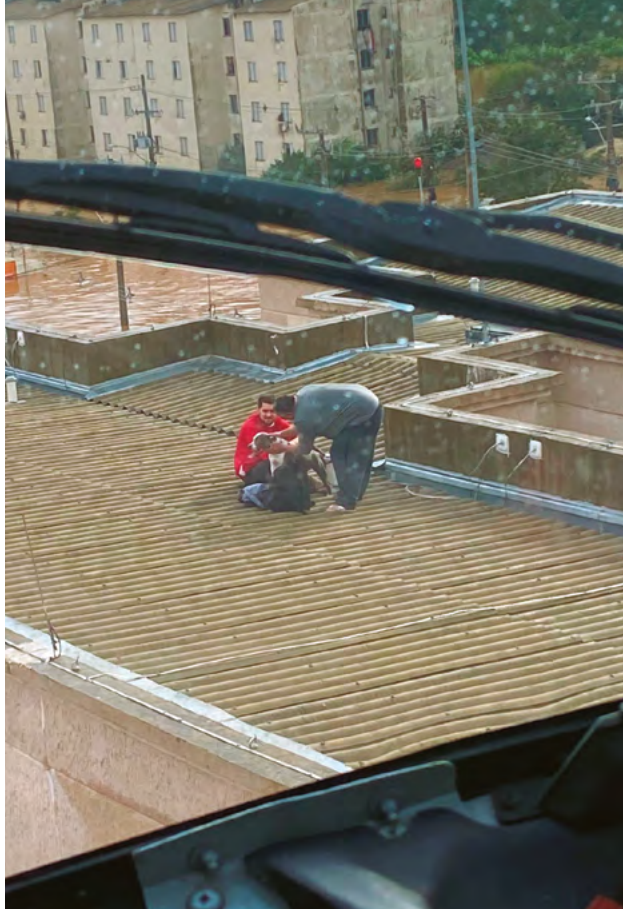
Pouso em campo de evacuação com resgatados



Entrega de mantimentos na Ilha dos Marinheiros



**Idoso e cachorro resgatados
na região de Eldorado do Sul**



Resgate em telhado e em área isolada

medicamentos e realizou evacuações aeromédicas. A partir de 14 de maio, o Albatroz 50 alterou operações entre Canoas e Rio Grande, prestando apoio logístico à Ilha dos Marinheiros em Rio Grande e realizando voos de reconhecimento para apoiar a reconstrução das regiões afetadas.

RELATO DE SALVAMENTOS: HERÓIS SEM IDENTIDADE

Como abordado, a equipe do EsqdHU-51, com o helicóptero Esquilo N-7050, realizou numerosos salvamentos. Entre as missões, os resgates de crianças foram particularmente marcantes e emocionantes. Cada resgate, com a ajuda do guincho da aeronave ou do embarque de pessoas em telhados, representava uma missão cumprida e um alívio momentâneo.

Nos primeiros dias, havia muitas pessoas acenando de seus telhados, implorando para serem resgatadas, o que aumentava nosso desejo de socorrer, evacuar e retornar o mais rápido possível para salvar mais vidas.

**Transporte de engenheiros para
reconhecimento de área afetada**



Os resgates exigiam atenção e concentração extremas, sobretudo em uma situação trágica como esta, com cidades e bairros submersos, condições meteorológicas adversas e um tráfego intenso de helicópteros. A equipe testemunhou misturas de alívio e tristeza nos resgatados, especialmente crianças que, às vezes, por serem priorizadas, eram separadas de seus pais devido à limitação de espa-



Entrega de mantimentos em Eldorado do Sul



ço nos helicópteros. Cada pouso em um campo de evacuação proporcionava alegria e ocasionalmente reencontros familiares emocionantes.

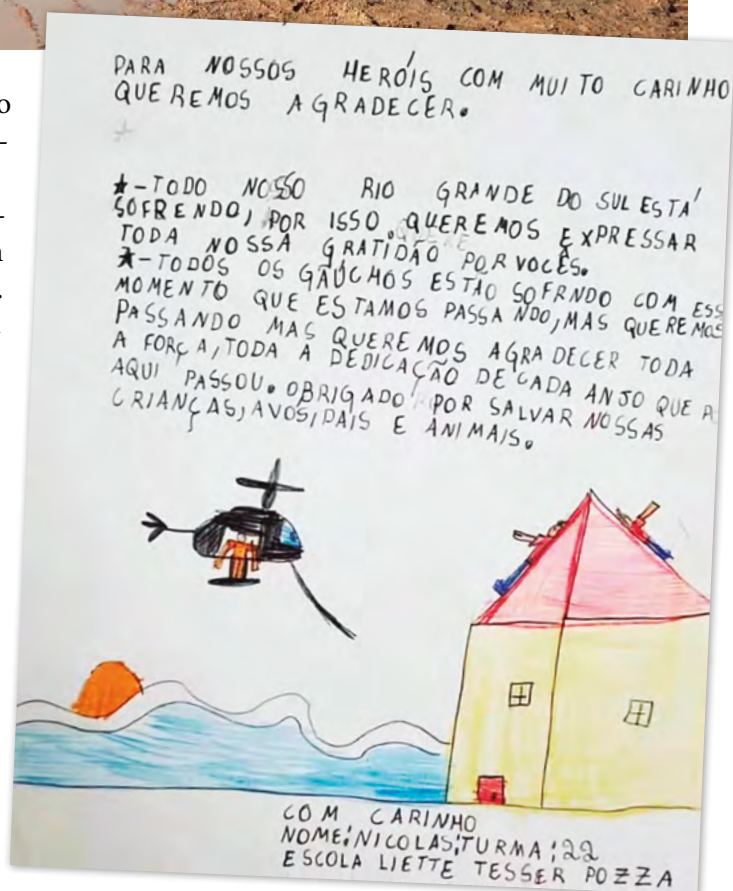
Um fato que marcou a tripulação do Albatroz foi o desenho de agradecimento de um menino resgatado, enviado por um voluntário. Esse gesto ilustrou o impacto emocional e a gratidão das pessoas ajudadas.

É incontestável que, entre as diversas missões realizadas pelo EsqdHU-51, a mais significativa é “Salvar Vidas”.

IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO NAVAL NAS ENCHENTES DO SUL: “NO AR, OS HOMENS DO MAR”

Os helicópteros da Marinha do Brasil desempenharam um papel vital na Operação Taquari 2, oferecendo apoio essencial desde o início das enchentes. Eles foram os principais recursos para resgatar pessoas e animais em áreas alagadas e isoladas. Posteriormente, foram eficientes no suporte logístico, entregando rapidamente itens essenciais para as vítimas e auxiliando no planejamento da reconstrução das áreas afetadas.

“Esquadrão HU-51, Asas da Marinha no Sul do Brasil” ■



Mensagem de agradecimento de um
menino resgatado, enviada por um voluntário

* Capitão de Fragata, Comandante do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul



OPERAÇÃO TAQUARI 2: desastre no Rio Grande do Sul

Atuação do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais em apoio à Defesa Civil

Dirlei Donizette Codo *

Chuvvas intensas e acima das médias anuais combinadas com as características do relevo, hidrografia e a densa ocupação territorial geraram inundações que provocaram vítimas fatais, feridos, desaparecidos, morte de animais de criação e de estimação. Somam-se a destruição de infraestruturas (estradas, pontes, aeroportos, portos, rede elétrica, rede de água potável, rede de comunicações etc), de construções públicas (sedes de governo, escolas, hospitais, delegacias etc), bem como de residências, prédios comerciais, fábricas e de tudo mais que a força da natureza pôde carregar e destruir.

Há um precedente histórico de evento similar, a cheia ocorrida em 1941, que registrou a vulnerabilidade do estado do Rio Grande do Sul às inundações, devido às características topográficas e hidrográficas da região. O desastre de grande magnitude de 2024 superou o ocorrido em 1941, tanto pela violência do fenômeno natural, quan-

to pela área e população atingidas, uma vez que, decorridos 73 anos, a região foi ocupada com mais habitações e áreas destinadas às atividades agropecuárias e empresariais, consequência do aumento da densidade populacional e da diversificação da economia nas últimas décadas.

Em setembro de 2023, já havia ocorrido chuvas intensas que causaram grandes prejuízos e levaram as Forças Armadas a conduzir a nomeada Operação Taquari, em socorro à população gaúcha afetada. O nome refere-se à Região do Vale do Taquari, situada a Noroeste do município de Porto Alegre, capital do estado do Rio do Grande do Sul, que abrange quarenta municípios da região central do estado, com população formada por várias etnias, entre elas destacam-se as de origem alemã e italiana, abrigando aproximadamente quatrocentos mil habitantes.

No final de abril de 2024 foi retomada operação similar, denominada Operação Taquari 2, com

estabelecimento do Comando Operacional Conjunto, tendo sido designado o Comandante Militar do Sul (CMS) como Comandante Conjunto, estabelecidos, assim, o Estado-Maior Conjunto, sediado em Porto Alegre-RS, a Força Terrestre Componente (FTC), a Força Aérea Componente (FAC) e a Força Naval Componente (FNC), esta sediada em Rio Grande-RS, sob responsabilidade do Comandante do 5º Distrito Naval (DN).

Nesses primeiros momentos, as tropas e meios já sediados na região, especificamente da Marinha do Brasil, podendo citar a Capitania Fluvial de Porto Alegre (CFPA), o Grupamento de Fuzileiros Navais de Rio Grande (GptFNRG) e o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51), somaram esforços às outras Forças e Agências que, usando todos os meios disponíveis, particularmente helicópteros, embarcações e viaturas *off-road* (qualquer terreno), saíram em busca das vítimas em estado de necessidade ou situação de risco.

Em virtude da grande dimensão do desastre e destruição massiva apresentada, foi decidido pelo reforço das forças locais, com meios e pessoal do Comando em Chefe da Esquadra (ComemCh) e do Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (ComFFE), sendo ativado o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais em Apoio à Defesa Civil-RS (GptOpFuzNav-ApDefCiv-RS), composto por aproximadamente quatrocentos fuzileiros navais, sessenta viaturas diversas e equipamentos pesados de engenharia de combate, duas estações de tratamento de água e vinte embarcações pneumáticas e de transporte de tropa. Além disso, esse grupamento era composto pelo Hospital de Campanha da Marinha (HCmp), nucleado na Unidade Médica Expedicionária da Marinha (UMEM), subordinada ao Comando da Tropa de Reforço, com médicos e enfermeiros da própria UMEM reforçados pela Equipe de Pronto Emprego de Saúde (EPE-S) da Diretoria de Saúde da Marinha (DSM). O grupamento contava ainda com a Equipe de Pronto Emprego de Assistência Social (EPE-AS) da Diretoria de Assistência Social da Marinha (DASM), composta por assistentes sociais, psicólogos, assessores jurídicos, enfermeiros e capelão, que tinham por foco o atendimento externo, ou seja, a população afetada, bem como



Município de Eldorado do Sul-RS com 80% de sua área afetada pela inundação

a realização de atendimentos internos, de nossos próprios militares que, devido à ausência prolongada de suas residências ou à comoção perante o desastre, precisavam de auxílio especializado para estarem em plenas condições físicas e psicológicas para desempenhar suas tarefas de apoio à sociedade gaúcha.

O envio de pessoal e meios do ComFFE e ComemCh para atuar na região da grande Porto Alegre permitiu que os meios do 5º DN atuando naquela região pudessem ser revertidos para a região do município de Rio Grande-RS. Naquela cidade, os níveis de alagamento estavam em ascensão, devido à descida das águas oriundas das regiões mais altas do estado, somado à retenção natural da Lagoa dos Patos e ventos vindos da direção Sul, que dificultavam o escoamento dessas águas para o mar.

Entre as diversas ações a serem executadas, foram estabelecidas prioridades, baseadas em teorias de sobrevivência, uma vez que, obviamente, o que mais importava era a salvaguarda de vidas humanas. Considerou-se a denominada “regra dos três”⁽¹⁾, que resumidamente estabelece parâmetros a serem considerados para a manutenção da vida: três minutos sem oxigênio, três horas sem regulação térmica, três dias sem água potável e três semanas sem alimentos. Considerou-se, ainda, a teoria da “Hierarquia das Necessidades de Maslow”⁽²⁾.

O estabelecimento de prioridades também era realizado em reuniões diárias, que envolviam todas as Agências envolvidas nos trabalhos de



socorro e recuperação, chamado Sistema de Comando de Incidentes (SCI). Essas reuniões inicialmente eram mediadas por elementos do Batalhão de Operações Policiais Especiais (BOPE), da Brigada Militar (denominação gaúcha para a Polícia Militar), que apresentavam a metodologia, e posteriormente os prefeitos e secretários municipais passaram a conduzi-las.

Desta forma, foram envidados esforços para as Ações de Resgate, com emprego de helicópteros e embarcações, buscando pessoas que ficaram isoladas e que tiveram suas residências destruídas, sofrendo assim de ferimentos, hipotermia e falta de água potável. Após resgatadas, as pessoas em estado de necessidade eram conduzidas para o HCmp instalado no município de Guaíba-RS, para receberem o atendimento emergencial de saúde e, assim que recebiam alta, eram encaminhadas para abrigos da prefeitura.

Com o decorrer dos dias, as ações de resgate foram escasseando, de forma que o esforço maior passou a ser na distribuição de água potável, seja oriunda de doações ou da estação de tratamento d'água instalada por militares do Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais; e na distribuição de cestas básicas, composta por alimentos de primeira necessidade e material de higiene pessoal e limpeza. Simultaneamente a essas tarefas, iniciaram-se as chamadas "Ações Recuperativas", quais sejam, reconhecimento dos danos, com a avaliação expedita de pontes e outras estruturas afetadas, a hercúlea tarefa de retirada dos escom-

bro, areia, árvores, veículos etc, que dificultavam ou impediam a mobilidade, e as Ações Cívico-Sociais (ACISO), que focaram na limpeza, higienização e reforma de escolas públicas. Essas ACISO, em específico, trouxeram um benefício duplo à população, porque propiciavam o retorno dos alunos às aulas e, no período que estes estavam nas escolas, os pais e responsáveis tinham mais tempo para limpar e arrumar seus lares que foram afetados.

Na Operação Taquari 2 ficaram evidenciadas as principais características das tropas de fuzileiros

navais, quais sejam, a prontidão operativa, a capacidade expedicionária e a capacidade anfíbia. A prontidão foi obtida com a própria constituição do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais em Apoio à Defesa Civil (GptOpFuzNav-ApDefCiv) (QA - Quando Ativado), ou seja, não só para este desastre, mas a FFE, anualmente, se prepara para desafios desta natureza, haja vista experiências similares ocorridas no passado recente, entre outras, nos municípios de Nova Friburgo-RJ (2011), Petrópolis-RJ (2022), São Sebastião-SP (2023) e Mimoso do Sul-MG (2024). Este Grupamento tem um comandante designado e um Estado-Maior constituído, pessoal, meios e viaturas segregadas para atuar em qualquer estado da Federação ou mesmo no exterior, estando em condições de ser transportado pelos modais marítimo, terrestre e aéreo.

Particularmente nesse evento, foi possível a realização do transporte nestes três modais, com o envio do Grupo Avançado por aeronave KC-390 da Força Aérea Brasileira (FAB), transportando o Comandante do Grupamento, o Diretor do HCmp e parcela da tropa e pessoal de saúde, com o restante do pessoal e material sendo levado pelo Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) "Atlântico" e, finalmente, os Carros Lagarta Anfíbios (CLANF), que não puderam seguir no NAM, sendo transportados por cavalos mecânicos do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais por rodovias do Rio de Janeiro-RJ até Guaíba-RS, mostrando assim, notável capacidade expedicionária, que fica ainda mais



Viatura blindada PIRANHA e Pá Carregadeira em tarefas de apoio à mobilidade

evidente com a autossuficiência do GptOpFuzNav, traduzida pela dotação deste de barracas de campanha, itens de estacionamento em geral, sanitários químicos, geradores de energia, cisternas de água e combustível, estações expedicionárias de tratamento d'água, cozinhas de campanha que usam diesel em vez de gás, diversidade de viaturas e embarcações, além do HCmp, que preserva a higidez física e psíquica dos fuzileiros navais. Esta característica expedicionária é extremamente desejável neste tipo de operação, pois não faz sentido uma força se deslocar para a área do desastre e se tornar um “problema logístico” para as autoridades e agências locais.

No tocante à capacidade anfíbia, ressalta-se a inédita participação dos CLANF em uma Operação de Assistência Humanitária em território nacional. A versatilidade desta viatura blindada contribuiu de forma significativa em todas as etapas de mitigação ao desastre, por ser sobre lagartas, blindada e com capacidade de navegação, colaborando também para que os fuzileiros navais ficassem conhecidos como “Aqueles que chegam onde ninguém chegava”. Os CLANF superaram os obstáculos mais desafiadores e navegaram entre as localidades alagadas; suas rampas de acesso à viatura facilitaram o resgate de pessoas enfermas



CLANF em ação de resgate

ou com dificuldade de locomoção quando comparada aos caminhões com carrocerias altas; e as “Patrulhas Anfíbias”, em conjunto com a Brigada Militar aumentaram a sensação de segurança e inibiram criminosos oportunistas que tentavam saquear as residências e prédios de empresas inundadas.

As ações anteriormente relatadas referem-se à atuação do 1º Contingente do GptOpFuzNav-Ap-DefCiv-RS que atuou nos municípios de Guaíba, Eldorado do Sul e Arquipélago de Porto Alegre no período de 5 de maio a 7 de junho, totalizando os seguintes números:

- resgate de 610 pessoas e 114 animais;
- recolhimento de 1.830 m³ de escombros e corte de onze árvores para desobstrução de vias;
- distribuição de seiscentas toneladas de doativos;
- produção e distribuição de 135.000 litros de água potável;



Reinauguração da Escola Municipal de Educação Infantil Santa Rita de Cássia – Guaíba (RS)

- três mil atendimentos do HCmp quando operando em Guaíba (no fim de maio, o mesmo foi transferido para Rio Grande, deixando de ser subordinado ao GptOpFuzNav-ApDefCiv-RS e passando à subordinação direta da FNC); e
- limpeza, higienização e reforma de três escolas públicas.

Como a Operação Taquari 2 continuaria em curso, já havia previsão do envio do 4º Contingente para atuar até o final de setembro de 2024; dessa maneira, os números anteriormente citados, com exceção dos resgates, podem ter sofrido grande incremento.

Com honra, competência, determinação e profissionalismo, os fuzileiros navais mostraram total empatia pelos irmãos gaúchos afetados pelo desastre. Mais uma vez o lema *ADSUMUS* se fez valer com muita propriedade...

*Aqui estamos para ajudar...
Aqui estamos para fazer o melhor...
Aqui estamos porque somos brasileiros!*

Também com muita propriedade, se fez valer um dos lemas da nossa Marinha do Brasil:

**“Protegendo nossas riquezas,
CUIDANDO DA NOSSA GENTE!” ■**

NOTAS

(1) <https://www.sed-international.net/PT/SOBREVIVENCIA/CONSELHOS/REGRA%20DOS%203/index.html>

(2) A hierarquia de necessidades de Maslow é uma teoria da psicologia proposta por Abraham Maslow, que define cinco categorias de necessidades humanas: fisiológicas, segurança, afeto, estima e as de autorrealização. Esta teoria é representada por uma pirâmide onde na base se encontram as necessidades mais básicas pois estas estão diretamente relacionadas com a sobrevivência. Apesar da popularização do esquema em formato de pirâmide, esta representação da teoria não foi elaborada por Maslow, mas sim por Charles McDermid em 1960, em uma adaptação da teoria.

* Capitão de Mar e Guerra (FN), atual Comandante da Tropa de Desembarque e Comandante do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais em Apoio à Defesa Civil (1º Contingente)



UNIDADE MÉDICA EXPEDICIONÁRIA DA MARINHA

*Desafios e aprendizados no
Apoio de Saúde à Defesa
Civil no Rio Grande do Sul*

Demóstenes Santana Apostolides *
Julia Honorato Carvalho **

As enchentes que afetaram o Rio Grande do Sul em 2024 foram um dos eventos climáticos mais desafiadores enfrentados pelo Brasil nos últimos anos. A magnitude das inundações trouxe sérios impactos à infraestrutura local e à vida cotidiana dos residentes. Em meio a esse cenário de adversidade, surge a Operação Taquari 2.

A Unidade Médica Expedicionária da Marinha (UMEM), organização militar subordinada ao Comando da Tropa de Reforço, destacou-se desempenhando um papel crucial na mitigação dos efeitos da crise e no suporte em saúde às comunidades atingidas, particularmente nas localidades de Guaíba e Rio Grande.

OPERAÇÃO TAQUARI 2

Devido a eventos climáticos de chuvas intensas, com inundações e vendavais de grande intensidade, o Governador do Rio Grande do Sul declarou estado de calamidade pública no estado (Decreto 57.596/2024). Dentro dessa situação, o Governo Federal, através da Portaria nº 2.309, do Ministério da Defesa, determinou a ativação do Comando Operacional Conjunto das Forças Armadas; surge então a Operação Taquari 2.

Neste contexto, a Marinha do Brasil (MB) contribuiu com resgate de pessoas ilhadas, distribuição de água, alimentos e donativos e no auxílio da recuperação de infraestruturas danificadas, principalmente de escolas afetadas e devastadas pelas chuvas. Além disso, também prestou assistência

em saúde emergencial para os desabrigados, assim como atendimento ambulatorial no período de reconstrução das cidades.

A UNIDADE MÉDICA EXPEDICIONÁRIA E SEU PAPEL NAS OPERAÇÕES HUMANITÁRIAS

A UMEM tem o propósito de prestar apoio de saúde às operações dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav), no contexto de Operações de Paz e Humanitárias e em outras operações, a critério da Administração Naval, utilizando-se de técnicas e conhecimentos em saúde para atuar em condições não convencionais, com a finalidade de prover cuidado às populações afetadas, seja no Brasil ou no apoio a outras nações. Em tempos de crise e calamidade, a assistência médica eficiente e eficaz pode ser a diferença entre a vida e a morte. Nesse contexto, a UMEM emerge como um pilar crucial nas operações humanitárias, pois é projetada para atuar rapidamente em emergências, através da sua “Prontidão Operativa”, com poder de mobilização e instalação em terrenos diversos, por meio de sua “Capacidade Expedicionária”.

Em situações de desastre, a estrutura médica utilizada é o Hospital de Campanha (HCmp) que possui a capacidade de comportar atendimentos de maior ou menor gravidade, emergenciais ou ambulatoriais. Nucleado por uma equipe de saúde composta por oficiais e praças, em sua maioria capitaneados pelas Diretorias de Saúde e de Assistência Social da Marinha, e pelos fuzileiros navais especializados em enfermagem, do Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra. A prontidão inerente ao GptOpFuzNav permite que em até 24 horas após a chegada da equipe na localidade para atendimento, seja possível realizar a montagem das estruturas e estar pronto para iniciar os atendimentos médicos, farmacológicos, de enfermagem, assistência social e psicologia à população.

Guaíba e Rio Grande foram duas das localidades severamente afetadas. As inundações causaram danos extensos às infraestruturas, deslocaram centenas de pessoas e criaram um cenário de crise humanitária com a escassez de recursos básicos e serviços essenciais. Em situações como essas, a resposta rápida e eficiente de um serviço de saúde é crucial para minimizar o sofrimento.

A EXPERIÊNCIA EM GUAÍBA-RS

O primeiro contingente de apoio à saúde, assim como as dez toneladas de material de saúde embarcadas no KC-390, aeronave da Força Aérea Brasileira com grande capacidade logística e de produção nacional, chegaram a Guaíba dois dias após o acionamento da MB.

O traslado de equipamentos e de pessoal, além do modal aéreo, ocorreu também por meio marítimo, através do Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) “Atlântico”, a “Nau Capitânia” da MB, uma vez que muitas vias se encontravam inundadas.

O rápido deslocamento e a montagem ágil possibilitaram que os primeiros atendimentos fossem prestados 24 horas após a chegada da equipe, inicialmente composta por três médicos e onze enfermeiros do Corpo de Fuzileiros Navais. O foco inicial foi o atendimento às ne-





cessidades emergenciais, de forma a oferecer um suporte médico contínuo e complementar à rede de saúde local, que se encontrava funcionando com muitas restrições.

No decorrer dos dias foram incorporadas às atividades do HCmp mais médicos e enfermeiros militares e civis voluntários, além de assistentes sociais, psicólogos e farmacêuticos, com o intuito de melhor atender a demanda local.

Após quase três mil atendimentos de saúde em dezessete dias de atuação nesta localidade, vencido o primeiro combate e com a chegada dos Hospitais de Campanha das outras Forças Armadas, houve diminuição da demanda emergencial, implicando o deslocamento do HCmp para uma nova localização - Rio Grande, a cidade natal do Almirante Tamandaré.

A EXPERIÊNCIA EM RIO GRANDE-RS

Diante do novo contexto, o deslocamento do primeiro contingente pôde acontecer de maneira terrestre. Os maiores hospitais de Rio Grande se encontravam fechados e ou com restrições de atendimento devido às áreas alagadas que impossibilitavam o acesso. A presença do HCmp foi essencial para dar suporte no momento de reestruturação dos serviços de saúde da região.

O reabastecimento de medicações e de materiais para esta nova posição foi mantido por via marítima, através das doações trazidas pelo NAM “Atlântico” e outros navios da Esquadra Brasileira. Até o final de agosto foram realizados mais de 4.500 atendimentos.

Agora com os hospitais já funcionando, o HCmp se encontra em fase de finalização de atendimentos para retornar ao Rio de Janeiro e se preparar para as próximas atividades, sempre visando a sua “Prontidão Operativa” e “Capacidade Expedicionária”.





IMPACTO NA COMUNIDADE

A presença da UMEM teve um impacto significativo nas comunidades de Guaíba e Rio Grande. A equipe foi responsável por realizar milhares de atendimentos médicos, oferecendo cuidados essenciais a pessoas que, de outra forma, poderiam ter enfrentado sérios riscos à saúde. Além de atendimentos emergenciais, a unidade também desempenhou um papel fundamental na prevenção e tratamento de doenças relacionadas às condições adversas causadas pelas enchentes, como infecções e doenças transmitidas pela água.



A assistência prestada ajudou a aliviar a demanda sobre as infraestruturas de saúde locais, que estavam sobrecarregadas devido ao volume de casos e à dificuldade de operação em meio às inundações. Trabalho este que foi amplamente elogiado pela comunidade local e pelas autoridades, que reconheceram a importância da contribuição da MB para a resposta à crise.

LIÇÕES APRENDIDAS E PREPARAÇÃO PARA O FUTURO

Para superar os desafios que surgiram ao longo de cinco meses de atuação no Rio Grande do Sul, a UMEM mostrou uma das suas principais características: a abordagem multifacetada. Trabalhou conjuntamente com atores institucionais, obteve apoio das redes de saúde locais e diferentes tipos de transporte foram utilizados para garantir o fluxo contínuo de atendimento e chegada de recursos.

A atuação nas enchentes de 2024, somada ao Apoio à Defesa Civil em anos anteriores, no Chile e nas cidades de Friburgo-RJ, Petrópolis-RJ e São Sebastião-SP, proporcionaram à UMEM valiosas lições que serão fundamentais para a preparação e resposta a futuras crises.

A importância da prontidão, capacidade de adaptação rápida às condições adversas e a integração com outras entidades e organizações foram pontos-chave que devem ser sempre aprimorados.

A contribuição das equipes de saúde da Marinha para a Operação Taquari 2 foi um testemunho do compromisso da instituição com a proteção e o bem-estar da população brasileira. O trabalho realizado serviu de modelo de excelência e solidariedade, reafirmando o papel vital das Forças Armadas em momentos de necessidade.

“NA VANGUARDA COM SAÚDE” “ADSUMUS” ■

* Capitão de Fragata (Md), Diretor da Unidade Médica Expedicionária da Marinha e Encarregado do HCmp da Operação Taquari 2 – 1º contingente

** Primeiro-Tenente (CD), Encarregada da Divisão de Saúde da Unidade Médica Expedicionária da Marinha e Oficial de Ligação do HCmp da Operação Taquari 2 – 2º contingente

EMBARCANDO ESPERANÇA:

o esforço logístico da Marinha nas enchentes de 2024 no Rio Grande do Sul

Felipe Rangel Kopanakis *

Porto Alegre, 26 de maio de 1941.

“Flavinha querida, saudades!

Respondo com carinho tua querida cartinha de 28 do mês passado e que só me veio às mãos ontem. Imagina! Quase um mês!

Como se foram de enchente? Aqui em Porto Alegre foi um assunto muito sério! As águas atingiram a Rua da Praia. A zona que mais sofreu foi Navegantes, São João e Menino Deus. Foi até Floresta e Passo da Mangueira.

[...]

A cidade esteve vários dias às escuras, sem água, sem leite, sem jornal, foi mesmo de assustar! A coitada da Belmira perdeu tudo, tudo... os móveis abriram-se todos, estragaram-se completamente.

Os trens pararam e o telégrafo interrompeu. Estávamos simplesmente isolados do interior. Cinemas, colégios, Faculdade de Medicina e Direito ficaram cheios de flagelados e o governo sustentando todo o pessoal. Flagelados, 17.000! O professorado todo dando comida e cuidando deles. [...]”

Carta de Helena Silva Stein, de 26MAI1941

Fonte: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/c2898rxglj9o>

A carta da Sra. Helena, escrita há 83 anos, durante a grande enchente de 1941, relata com pesar as dificuldades sentidas pela população gaúcha durante essa triste tragédia. Além de descrever os impactos causados pelo impiedoso avanço das águas, dona Helena relata a angústia sentida pela população gerada pela interrupção do fornecimento de energia elétrica, pelo desabastecimento de gêneros alimentícios e pela suspensão do transporte ferroviário e das linhas de comunicação.

Em 2024, o cenário não foi muito diferente. As enchentes atingiram duramente o Rio Grande do Sul (RGS), interrompendo o fornecimento



de energia, dificultando a comunicação e prejudicando a infraestrutura local. A demanda por alimentos, roupas, materiais de saúde e produtos de limpeza crescia exponencialmente, enquanto as rodovias, aeroportos e portos do estado sofriam com os danos causados pelas enchentes.

A HISTÓRIA SE REPETINDO

Ao comparar o relato da dona Helena com o ocorrido em 2024, percebemos que o desafio logístico enfrentado na década de 1940 guarda fortes semelhanças com os desafios atuais. O isolamento da região, gerado pelo impacto das enchentes nas infraestruturas rodoviária, aeroportuária e portuária, combinado com a necessidade do envio tempestivo e substancial de pessoal, viaturas, equipamentos e material para prestar ajuda e socorro, tornaram a atividade logística um fator decisivo para o sucesso das operações.

Desde o início, o Setor de Abastecimento da Marinha atuou de forma incansável no apoio às ações no RGS, enfrentando uma distância de mais de dois mil quilômetros entre seus depósitos primários no Rio de Janeiro e a Área de Operações (AOp), onde está sediado o Comando do 5º Distrito Naval (Com5ºDN), em Rio Grande – RS.

A missão era clara: garantir que todos os suprimentos necessários estivessem disponíveis nas quantidades, locais e momentos certos. Porém, com as rodovias, aeroportos e portos locais afetados, a logística tornou-se ainda mais complexa. Dessa forma, nos encontramos diante de um enorme desafio logístico: enquanto a demanda da população atingida por alimentos, roupas, material de saúde e higiene e produtos de limpeza crescia, as linhas de transporte que ligam o estado eram atingidas, e os impactos na infraestrutura local, aqui considerando seus armazéns e depósitos, dificultavam a armazenagem no território atingido. Em uma situação como esta, como garantir a chegada e a permanência do pessoal, do material e dos equipamentos necessários, bem como o recebimento e a distribuição dos donativos arrecadados ao longo de todo o País, tão necessários à população?

O esforço logístico empreendido pela Marinha do Brasil (MB) para atender, dentro do tempo que a situação de emergência requeria, a essas questões, pode ser dividido em três grandes frentes:

inicialmente, emergiu a necessidade de se abastecer de forma imediata os meios navais empregados na operação; em um segundo momento, a busca pelo estabelecimento de linhas de abastecimento para garantir a manutenção e permanência dos meios operativos e da tropa; e a coleta, armazenagem e transporte dos donativos recolhidos pela população brasileira até o local atingido.

PREPARAR PARA SUSPENDER: CORRIDA CONTRA O TEMPO NO ABASTECIMENTO DOS MEIOS OPERATIVOS

O desafio logístico inicial consistiu no abastecimento tempestivo de todos os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais que seriam, prontamente, empregados na região. Com a imprevisibilidade típica dos desastres naturais, foi necessário o pronto abastecimento do Navio Patrulha Oceanográfico “Amazonas”, da Fragata “Defensora”, do Navio de Socorro Submarino “Guillobel” e, de forma ainda mais desafiadora, do nosso capitânia, o Navio-Aeródromo Multi-



propósito “Atlântico”. Uma vez que o tempo de missão ainda era desconhecido, a situação exigia planejamento e preparação rigorosa para garantir que esses meios operativos fossem enviados para Rio Grande e pudessem permanecer em operação por, no mínimo, trinta dias.

Releva mencionar que, a bordo do NAM “Atlântico”, além de sua tripulação, encontravam-se embarcados militares do Corpo de Fuzileiros Navais, destacados para atuarem no apoio à Defesa Civil e incumbidos de estabelecer e operar, após o desembarque em Rio Grande, um grupamento operativo próximo às áreas mais atingidas.

Dessa forma, além da entrega dos suprimentos necessários para o suporte às tripulações, a situação também demandava o embarque de suprimentos em quantidades suficientes para o deslocamento e a manutenção das instalações de campanha do grupamento operativo.

Para garantir que os meios navais, incluindo o maior navio de guerra da América Latina, fossem abastecidos rapidamente e com o volume necessário para sustentar operações prolongadas, as Organizações Militares (OM) do Setor de Abastecimento da Marinha trabalharam de forma ininterrupta. Esse esforço contínuo foi crucial para abastecer todos os materiais necessários para essa grande operação.

Em poucos dias, foram entregues toneladas de gêneros secos e refrigerados, além de material comum, material de saúde, combustíveis, lubrificantes e graxas.

FORTALECENDO A LINHA DE FRENTE: A AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE LOGÍSTICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES

Além do grande volume de suprimentos necessários para manter os navios e suas tripulações, havia uma necessidade crucial de reforçar a capacidade logística na AOp.

As enchentes devastaram fornecedores locais, com armazéns, comércios e plantações sofrendo danos significativos. Na área do Com5ºDN, por exemplo, a autonomia de gêneros foi reduzida para apenas onze dias, devido ao impacto no comércio local. Tornou-se essencial fortalecer o apoio logístico do Centro de Intendência da Marinha em Rio Grande (CeIMRG).

O Setor de Abastecimento da Marinha atuou, em conjunto ao Setor Operativo, para ampliar a capacidade logística na região, a fim de prover o suporte necessário à manutenção dos meios e tropas navais. Cabe destacar que, para prestar o melhor apoio à população, foram enviados para a AOp diversos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais que operam, organicamente, fora da área sob jurisdição do Com5ºDN. Ou seja, a demanda da área por suprimentos passou a ser maior, ao mesmo tempo que o envio desses suprimentos se tornou mais desafiador.

Em resposta, o Setor de Abastecimento da Marinha mobilizou meios logísticos do Complexo Naval do Abastecimento (RJ) para Rio Grande, visando aumentar a capacidade de apoio do CeIMRG. Foram disponibilizados contêineres refrigerados, caminhões-baú, caminhões refrigerados e empilhadeiras para suportar os abastecimentos das OM sediadas no estado do RGS e dos meios navais em trânsito.

A situação dos combustíveis também apresentou desafios significativos. As enchentes afetaram os fornecedores locais, reduzindo sua capacidade de atendimento. A tancagem na região, já limitada, não atendia à nova demanda das operações de apoio. Para superar esse obstáculo, estabeleceram-se, junto aos fornecedores, linhas de abastecimento alternativas, permitindo que os meios da MB recebessem o combustível necessário o mais próximo possível das suas áreas de atuação. Além disso, o Depósito de Combustíveis da Marinha





no Rio de Janeiro enviou seis tanques portáteis de combustíveis para aumentar a capacidade de armazenamento na região e proporcionar maior flexibilidade, já que os tanques podem ser facilmente movidos e transportados, conforme necessário.

Esses esforços para ampliar a capacidade logística na AOp foram fundamentais para garantir que a tropa e os meios navais tivessem os insumos necessários para sustentar o esforço da operação. Em virtude das condições climáticas do local e pela atuação dos militares em terreno lamacento e alagado, típico de enchentes, foram enviadas diversas peças de fardamento, como segunda pele, conjuntos operativos e coturnos, entre outros.

AJUDA EM TRÂNSITO: SUPERANDO BARREIRAS NO TRANSPORTE DE DONATIVOS

A operação no RGS apresentou uma particularidade adicional: a necessidade urgente de enviar donativos, recolhidos ao longo de todo o território nacional, para a população gaúcha. A gestão desses donativos durante desastres é um desafio particular, devido ao grande volume e à falta de padronização dos materiais recebidos. A diversidade e a quantidade dos itens doados tornam o processo de triagem complexo e exigem um número significativo de pessoal.

Como viabilizar o transporte dos donativos recolhidos para o Rio Grande do Sul, em um cenário onde a infraestrutura de transporte se encontrava severamente atingida?

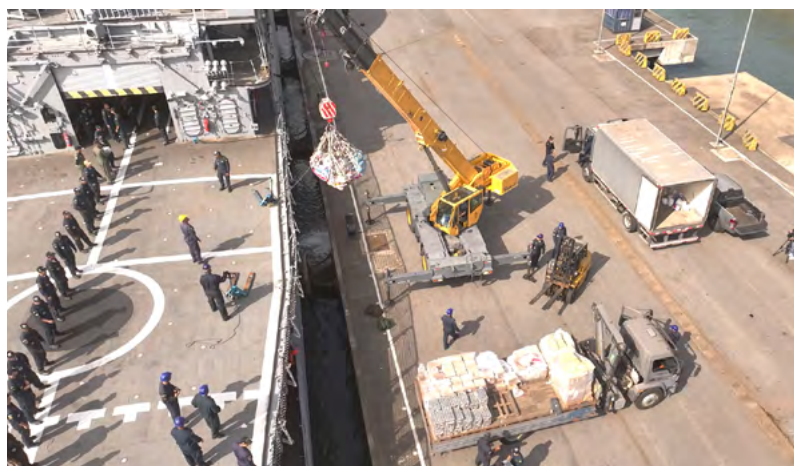
Nesse momento, a expertise da MB no modal aquaviário se mostrou crucial e o transporte marítimo dos donativos foi uma alternativa viável diante dos bloqueios nas rodovias.

O esforço logístico de transporte de donativos para o RGS, devido à enorme quantidade de material, não guarda semelhança com nenhum outro evento na história recente da Marinha. A quantidade de itens a serem transportados era tão grande que não havia, em nossa Força, contêineres suficientes para atender a demanda.

Parcerias entre a MB e instituições externas foram fundamentais para garantir que as doações chegassem às pessoas que mais precisavam. Armadores transportaram os donativos gratuitamente em navios mercantes, empresas emprestaram os contêineres adicionais e o terminal de contêineres de Rio Grande (TECON) desembarcou o material sem custos, além de disponibilizar uma área para triagem e desova. Esse esforço conjunto destacou a importância da colaboração interinstitucional em momentos de crise, permitindo que a resposta fosse rápida e eficiente.

CONCLUSÃO

O esforço logístico da MB durante as enchentes de 2024 no RGS é um testemunho impressionante de seu compromisso, resiliência e capacidade de resposta em momentos de crise. Desde o abastecimento de grandes meios navais até a gestão eficiente de donativos, a Marinha demonstrou que, com planejamento, dedicação e parcerias estratégicas, é possível superar, com agilidade, os desafios logísticos mais complexos. ■



* Capitão de Corveta (IM), Encarregado da Divisão de Apoio aos Meios Operativos do Centro de Operações do Abastecimento



MARINHA: SEMEANDO ESPERANÇA

Flávio da Costa *

O lema da Marinha do Brasil “Protegend-nossas riquezas, cuidando da nossa gente” passou a ter um significado muito maior para cada cidadão que um dia fez parte da história da nossa querida Escola Municipal de Ensino Fundamental Santa Rita de Cássia, Guaíba/RS, em seus mais de quarenta anos de existência.

As fortes chuvas no estado do Rio Grande do Sul que iniciaram no final de abril de 2024 desencadearam as maiores enchentes, consequentemente, foram consideradas uma das piores catástrofes climáticas superando todos os recordes anteriores nos níveis dos rios, afetando 441 municípios, mais de dois milhões de pessoas, deixando seiscentos mil desabrigados, 179 mortos e dezenas de desaparecidos.

No município de Guaíba, região metropolitana de Porto Alegre, situada à margem direita do Lago Guaíba, infelizmente, não foi diferente. Os seus quase cem mil habitantes sofreram, direta ou indiretamente, os impactos das enchentes que atingiram a cidade, criando um verdadeiro cenário de guerra.

Especificamente, a localidade onde se encontra a nossa escola, a qual recebe o mesmo nome do bairro, Santa Rita, com uma população estimada em mais de trinta mil habitantes, foi brutalmente afetada e teve suas ruas e avenidas transformadas em fortes correntezas, causando um verdadeiro desastre.

Tudo começou na manhã do dia 4 de maio, onde as chuvas incessantes resultaram em um aumento rápido e perigoso dos níveis das águas. A comunidade presenciou uma torrente avassaladora, que avançou com uma velocidade alarmante. Os moradores foram surpreendidos pela força implacável das águas e enfrentaram uma situação traumatizante, sendo forçados a buscar refúgio em telhados e pontos elevados, enquanto tentavam proteger seus pertences e suas vidas.

A imediata intervenção da Defesa Civil foi crucial, mobilizando equipes de resgate, voluntários para atender as emergências, realizando evacuações e socorrendo moradores e seus animais de estimação.

Em meio a tudo isso, estavam os mais de cinco mil metros quadrados, com décadas dedicadas à



educação básica do município, uma das maiores escolas da região, sendo totalmente tomada pela enchente. Os estragos foram de uma proporção inimaginável. Salas de aula, que normalmente seriam locais de aprendizado e desenvolvimento, foram inundadas por lama e sujeira, causando um imenso prejuízo financeiro e, principalmente, emocional. Materiais pedagógicos, documentos, mobiliários, livros do setor da biblioteca, equipamentos eletrônicos, eletrodomésticos e utensílios de cozinha foram danificados ou destruídos. A estrutura física da escola também foi comprometida pela forte umidade, infestando de mofo paredes e tetos, causando danos nas portas, nas divisórias e no madeiramento do local. As áreas recreativas internas e externas, incluindo brinquedos, pracinha e o ginásio de esportes, também foram gravemente prejudicadas.

Diante de uma situação tão dramática onde nossos alunos, comunidade escolar, parte do

quadro de professores, funcionários e seus familiares foram gravemente impactados, já não conseguíamos vislumbrar uma forma de superar tamanha desgraça.

Em busca de respostas, em meios aos dias mais difíceis que já passamos, fomos surpreendidos pela primeira boa notícia que veio através de um telefonema da Prefeitura Municipal de Guaíba. A escola Santa Rita de Cássia havia sido indicada para ser a primeira instituição pública de ensino a receber ajuda da Marinha do Brasil na fase da limpeza, higienização, retirada dos entulhos, recuperação e reconstrução dos prédios danificados da nossa escola. A partir deste momento, acendeu a chama de esperança em nossos corações e fomos tomados por um profundo sentimento de gratidão a todos que se disponibilizaram em nos ajudar, especialmente aos nossos heróis com suas fardas, que, mesmo enfrentando a lama barrenta, o frio, a chuva, o vento, testemunhando as dores e





o sofrimento da nossa gente, jamais demonstraram tristeza, desânimo ou cansaço.

Por várias semanas, as ruas vazias foram sendo invadidas por caminhões militares, tanques de guerra e mudaram totalmente o panorama do nosso bairro. O trabalho na escola foi recebido com emoção e gratidão, cada espaço que era limpo, cada reparo feito era comemorado e exaltado no grupo dos professores. Acompanhávamos tudo de perto e fazíamos questão que todos soubessem que, se não fosse o empenho da Marinha do Brasil, ficaria muito difícil dar continuidade ao ano letivo para mais de 1.700 estudantes da rede de ensino.

Não temos dúvidas que foi graças à chegada da Marinha no nosso ambiente escolar que a nossa estrela azul celeste voltou a brilhar no bairro Santa Rita; em aproximadamente um mês e meio conseguimos retomar nossa rotina normal, e, como diz no verso do hino da escola, seguimos em frente na “Sagrada Missão de Educar”.

Para finalizar, dedicamos os versos do nosso estimado hino a todos os integrantes da Estrutura Regimental do Ministério de Defesa, incluindo a Marinha do Brasil, que com dedicação e muito trabalho semearam a esperança pela nossa terra e nos devolveram a alegria de voltar a sonhar... ■

Hino oficial da EMEF Santa Rita de Cássia

Letra: Vera Lúcia Martins Salbego

Música: Antonio Sergio Lopes Macedo

Escola Santa Rita tu promotes
Um sujeito crítico e autônomo
Na sagrada missão de educar
Traz aos alunos cultura e sonho
Tua história se faz com valores
Na razão de semear esperanças
Uma obra plantada na terra de Gomes Jardim
Florescendo com amor e carinho

REFRÃO

Escola querida, meu bem querer
Tens a proteção de Santa Rita
Na divina missão de ensinar
És a luz da cultura na história.

Muitos jovens por ti passaram
Hoje são homens na trilha do bem
Quantas vidas em ti se firmaram
Abre os braços aos filhos que vêm
Representas a fé no futuro
E a esperança no nosso Brasil
O amor mais profundo e puro
Pelos livros ao invés do fuzil.

REFRÃO

Na batalha diária da vida
Precisamos de força e saber
É difícil e árdua a subida.
Tu, escola, ajudaste a vencer.
Uma porta tu abres ao mundo
Resplandesces com sabedoria.
Em teu seio um silêncio profundo
Dos alunos, cultura e alegria.

REFRÃO

Escola querida, meu bem querer
Tens a proteção de Santa Rita
Na divina missão de ensinar
És a luz da cultura na história. (3X)

* Diretor da Escola Municipal de Ensino Fundamental Santa Rita de Cássia – Guaíba, RS

Há quinze anos, a Marinha participava da maior operação de busca e salvamento marítimo da história do País

Alexandre Taumaturgo Pavoni *

O Brasil possui uma imensa área marítima sob sua responsabilidade de busca e salvamento, com cerca de 14,8 milhões de quilômetros quadrados. Há pouco mais de quinze anos, o desastre do voo Air France 447, no limite nordeste dessa área, mobilizou mais de 1.400 militares, onze navios e seis helicópteros da Marinha do Brasil (MB), em coordenação com a Força Aérea Brasileira (FAB).

Foram necessários inúmeros reabastecimentos de óleo combustível, água doce, sobressalentes e outros materiais; a execução de reparos no mar; o manuseio e armazenamento de corpos em decomposição a bordo dos navios; e o traslado, do mar para terra, de significativa quantidade de destroços e bagagens da aeronave acidentada. Somam-se a essas adversidades a longa distância do ponto de queda da aeronave no litoral brasileiro e,

consequentemente, das bases e depósitos navais, o que representou um desafio logístico sem precedentes para a MB.

A aeronave havia desaparecido na madrugada de 1º de junho de 2009, após decolar do Rio de Janeiro (RJ), com destino a Paris (França). Por quase um mês, uma área de aproximadamente 280 mil quilômetros quadrados - o equivalente ao estado do Tocantins ou do Rio Grande do Sul - foi exaustivamente vasculhada no meio do Oceano Atlântico.

Naquele mesmo dia, atendendo a compromissos internacionais relativos à responsabilidade brasileira de busca e salvamento (SAR - *search and rescue*) e, imediatamente após ser informada do desaparecimento da aeronave pela FAB, a MB fez desatracarem, às 9h15, o Navio-Patrolha "Grajaú", em Natal; às 10h15, de Maceió, a Corveta "Cabo de Guerra"; e às 17h, do porto de Salvador, a Fragata



Imagem: Marinha do Brasil

“Constituição”. Iniciava-se, assim, a maior operação SAR já realizada pelo Brasil, denominada pela MB como SAR SNE 003/09.

O ponto estimado de queda da aeronave estava a 597 milhas náuticas (aproximadamente 1.100 km) da base naval mais próxima – na cidade de Natal – e a 425 milhas náuticas (aproximadamente 790 km) do aeródromo mais próximo, na Ilha de Fernando de Noronha. Essa configuração, por si só, já anunciava o desafio logístico e operacional que representaria o socorro ao voo 447.

Os navios empregados na operação totalizaram quase duzentos dias de mar e navegaram mais de 40.000 milhas náuticas. A operação SAR, contínua e ininterrupta por 26 dias, permitiu o recolhimento dos corpos das vítimas e de diversas partes destroçadas da aeronave, além de bagagens e objetos pessoais.

O SAR SNE 003/09 impôs à MB a rápida execução e coordenação de uma complexa estrutura logística. Óleo combustível, gêneros alimentícios, aguada, sobressalentes e diversos outros materiais foram obtidos e providos aos meios navais e aeronavais que operavam a longa distância do nosso litoral.

Para tal, foi estabelecida uma ponte logística utilizando-se navios da MB, aeronaves da FAB, bem como uma base no arquipélago de Fernando de Noronha. O Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta”, a Corveta “Caboclo” e o Rebocador de Alto-Mar “Triunfo” além de participarem ativamente das buscas, proveram o apoio logístico móvel necessário, realizando transferências de óleo combustível e aguada no mar, prolongando, assim, a permanência dos navios da MB e da Marinha Nacional da França na área de buscas.

A operação dos meios navais a grandes distâncias de suas bases pôs à prova a capacidade da MB de prestar apoio logístico e de efetuar reparos no mar, mantendo inalterada a operacionalidade dos seus navios. Com criatividade e profissionalismo, as tripulações solucionaram diversos óbices, consequentes de uma operação inopinada e sem planejamento prévio.

Nossos homens e mulheres jamais haviam enfrentado nada parecido e, para lidar com o ineditismo de situações como essa, foi preciso competência e resiliência, qualidades demonstradas

durante todo o período de operações. Ao longo das buscas, eles também se depararam com condições meteorológicas adversas, dificuldades logísticas e a idade avançada dos navios, como o Navio de Desembarque Doca “Rio de Janeiro” e a Corveta “Caboclo”, que naquela ocasião somavam 54 e 55 anos, respectivamente.

O SALVAMAR BRASIL, por meio de sua célula regional, o SALVAMAR NORDESTE, acionou navios mercantes que transitavam nas proximidades do acidente, os quais foram redirecionados para a operação, como o francês “Marfret Douce France” e os holandeses “UAL Texas” e “JO Cedar”. Estes foram os primeiros a chegar ao local de buscas, atendendo ao chamado em virtude de compromisso internacional do qual seus países são signatários.



Corveta “Caboclo” atuou nas buscas por destroços e na transferência de óleo combustível e água potável para outros navios

Imagem: Marinha do Brasil



Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta” durante transferência de combustível em alto-mar para o Navio-Anfíbio “Mistral”, da Marinha francesa

Imagem: Marinha do Brasil

À Tripulação da Fragata “Constituição”

Carta enviada pela esposa do então CF Sertã, Comandante da Fragata “Constituição”, que participou da operação de busca e salvamento do voo Air France 447

Era primeiro de junho quando minha filha, Clara, acordou e como fazia desde o dia 8 de maio, coloriu mais um dia do seu calendário que desenhou para visualizar quantos dias faltavam para a chegada do pai. Com uma carinha repleta de alegria, me disse: “mãe, faltam quatro dias para o papai chegar!!”. Sim, na cabecinha dela eram só quatro, já que não contava o dia 6, onde já se imaginava nos braços do pai!

Na mesma manhã, fomos todos surpreendidos pelo trágico acidente aéreo que comoveu todo o País, porém jamais poderia imaginar que esse fato iria, também, influir na minha vida tão diretamente. Confesso que quando soube que o navio havia sido designado para participar das operações de busca, caí em prantos, sobretudo por pensar nas minhas filhas, mais precisamente na Clara e em como iria contar para ela que o pai não chegaria mais em quatro dias, e o pior, que não havia mais previsão. Passados alguns minutos, abstrai o meu sofrimento e pensei imediatamente nas centenas de pessoas que tinham, muito provavelmente, perdido a vida e no imenso sofrimento e angústia dos familiares diante da incerteza do que realmente havia acontecido. A minha dor não poderia ser maior que a deles.

Sentei a Clara no colo e expliquei-lhe que o papai não iria voltar logo, pois tinha sido escolhido para uma grande missão, que era a de ajudar as pessoas daquele avião. Ela chorosa, olhou profunda e fixamente para o seu calendário, levantou-se e riscou o tão esperado dia 6, que além da chegada do pai seria também o dia da sua festa junina, e falou: “mãe, faltam 4 dias para a minha festa junina!”. Meu coração partiu, mas percebi que ela havia entendido a importância da missão e assim substituí a tristeza por um grande orgulho do pai.

Ao chegar da escola, contou-me que uma amiga tinha lhe dito que ela era azarada, porque o pai não voltaria agora, mas também que era sortuda, pois seu pai poderia virar um herói! Achei graça e ao mesmo tempo muito interessante o que essa menina, na ingenuidade dos seus seis anos, vislumbrava.

Contei-lhes toda essa história para chegar a duas palavras, que para mim resumem o sentimento, atual, de toda a nação: HERÓI e ORGULHO. Não sei se vocês têm a exata dimensão do que esse fato todo representou e repercutiu positivamente para as Forças Armadas e diria eu, mais precisamente para a Marinha. Confesso que ao longo dos anos escutei muitas

opiniões injustas e indagações absurdas e ignorantes, no sentido da palavra, a respeito das funções da Marinha num país pacífico e sem guerras, como o Brasil. Infelizmente, foi preciso acontecer um trágico acidente, para que essas pessoas, enfim, conhecessem e reconhecessem a importância da grande e nobre carreira que vocês abraçaram.

Recebi uma grande quantidade de telefonemas e e-mails exaltando o magnífico trabalho de vocês e a palavra que eu mais escutava era: ORGULHO. Orgulho de saber da capacidade da nossa Marinha, orgulho de ver o esforço, a tenacidade diária, orgulho de estarem levando alento às famílias de cada ser humano resgatado, orgulho de mostrar à França o potencial operacional de vocês, orgulho de sermos brasileiros.

A Fragata “Constituição” caiu “na boca do povo”! Todos se referiam a ela com grande intimidade, como se já a conhecessem há anos, mas o que eles não sabem é que ela é “O URSO”! E vocês fizeram jus a este mascote: foram fortes, bravos e valentes!

Ainda falando em orgulho, permitam-me dizer que vocês estão sob o comando de alguém que considero um exemplo de correção, integridade e comprometimento profissional, além de ser um eterno apaixonado pelo que faz e pela carreira que escolheu. Ele tem entre suas características a obstinação, tentando buscar sempre a perfeição e a excelência nas suas tarefas. Tenho certeza que, após este tempo de convívio, todos já perceberam isso e acredito que ele deva ter conseguido transmitir a cada um de vocês a importância de darmos sempre o melhor de si em tudo que fizermos. E vocês deram!

Na impossibilidade de me dirigir pessoalmente a cada um de vocês, escrevi esta mensagem para que soubessem que foram impecáveis e souberam superar com brilhantismo todas as adversidades e desafios desta inédita operação, desempenhando com louvor essa grande missão, apesar de terem pesado sobre vocês, o cansaço, a saudade e a distância da família, que já estava tão próxima naquele primeiro de junho.

Não tenham dúvidas que terão muito que contar para seus filhos, parentes, amigos e gerações futuras e que estes o receberão como verdadeiros HERÓIS!

BRAVO ZULU tripulação do Urso! Que Deus os abençoe!

*Um grande abraço,
Renata Sertã*



Com 14 m de comprimento e 4,5 m de largura, a maior peça da aeronave foi encontrada pela Corveta “Caboclo” e embarcada na Fragata “Constituição”

Imagem: Marinha do Brasil

Infelizmente, não houve sobreviventes e os esforços seguiram com o firme propósito de encontrar e recolher corpos das 228 vítimas, minimizando o sofrimento de familiares e amigos, e de recuperar os destroços da aeronave, a fim de contribuir nas investigações sobre as causas do acidente.

Em decorrência da grande repercussão do acidente junto à mídia nacional e internacional, o Centro de Comunicação Social da Marinha destacou uma equipe para a cidade de Recife, onde a FAB coordenava o SAR. Além disso, um Oficial Superior foi enviado ao Rio de Janeiro e atuou como contato direto com os parentes das vítimas que se encontravam hospedados em um hotel na cidade. A notícia de que corpos foram encontrados e recolhidos só foi divulgada à imprensa após comunicação prévia a estes familiares. Esse foi um cuidado observado durante toda a operação, a cada nova informação divulgada. O deslocamento de equipes de comunicação social para pontos-chave, como Rio de Janeiro e Recife, foi importante para que as informações pudessem ser transmitidas adequadamente aos familiares das vítimas e à sociedade em geral.

A cobertura do acidente teve repercussão global. Era preciso evitar que teorias e especulações sem fundamento ganhassem espaço na imprensa, o que poderia causar ainda mais dor aos parentes

das vítimas e agravaria a crise. Informações e material audiovisual sobre as buscas eram produzidos e enviados do mar para as equipes de terra, que compilavam os dados e produziam notas à imprensa, assinadas em conjunto pelos Centros de Comunicação Social da MB e da FAB, a fim de unificar as mensagens oficiais.

Outra ação que se mostrou acertada foi convidar os fami-

liares das vítimas do voo AF-447 para visitar o Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Espaço Aéreo, em Recife (PE). Ali, eles puderam conhecer detalhes sobre a operação e fazer perguntas diretamente às autoridades da Marinha e da Força Aérea. Por meio dessa iniciativa, os familiares se conscientizaram do trabalho profissional desenvolvido pelos dois Comandos, em uma operação que representou um esforço logístico e operacional nunca antes despendido pelo País em uma missão de busca e salvamento.

Ainda que qualidades como coragem, iniciativa, abnegação e patriotismo permaneçam em cada missão que recebemos, o amor e a dedicação ao Brasil, embora nos sobrem, não são suficientes para garantir à Pátria a sua defesa. Se a história se repetisse e nos deparássemos, hoje, com um caso similar ao do AF-447, nosso desempenho poderia ser bem menos efetivo do que naquela ocasião. Os desafios seriam ainda maiores, pois parte significativa dos navios encontra-se obsoleta e necessita de renovação. O cenário atual nos impõe alarmante reflexão: desde 1980, a Esquadra desativou 50% de seus meios e, até 2028, é prevista a retirada do serviço ativo de 40% do que resta.

Apesar dos esforços para modernização da MB, com novos navios e tecnologia de ponta, a falta

OBSOLESCÊNCIA DOS MEIOS NAVAIS

2009

Corveta "Caboclo" - 55 anos
Navio de Desembarque Doca "Rio de Janeiro" - 53 anos
Fragata "Constituição" - 33 anos
Rebocador "Triunfo" - 30 anos
Fragata "Bosísio" - 29 anos
NPa "Bocaina" - 24 anos
Corveta "Jaceguai" - 22 anos
Navio-Tanque "Almirante Gastão Motta" - 19 anos
NPa "Grajau" - 12 anos
NPa "Guaíba" - 12 anos
NPa "Goiana" - 11 anos

2024

Corveta "Caboclo" - 70 anos
Navio de Desembarque Doca "Rio de Janeiro" - 68 anos (desativado)
Fragata "Constituição" - 48 anos
Rebocador "Triunfo" - 45 anos
Fragata "Bosísio" - 44 anos (desativada sem substituição)
NPa "Bocaina" - 39 anos
Corveta "Jaceguai" - 37 anos (desativada sem substituição)
Navio-Tanque "Almirante Gastão Motta" - 34 anos
NPa "Grajau" - 27 anos
NPa "Guaíba" - 27 anos
NPa "Goiana" - 26 anos

**PREVISÃO
2028**

40% dos meios navais da Força Naval brasileira (43 embarcações) deverão ser desativados.



Marinha deve desativar 40% dos navios da Esquadra até 2028

Imagem: Marinha do Brasil

de previsibilidade orçamentária e os recorrentes cortes dos já escassos recursos disponibilizados configuram sério risco aos projetos de reaparelhamento da Força e ao próprio cumprimento da missão constitucional da Marinha. Nesse contexto, é oportuno lembrar o alerta de Ruy Barbosa:

“Deus nos dê por muitos anos paz com as nações que nos cercam. Mas, se ela se romper, é no oceano que veremos jogar a sorte de nossa honra.

E essa partida não será decidida pelo azar, mas pela previdência. A nulificação de nossa Marinha é, portanto, um projeto e começo do suicídio.” ■

* Contra-Almirante, Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha, Comandante da Corveta "Caboclo" na ocasião das buscas do AF-447



FRAGATAS CLASSE “TAMANDARÉ”

CAPACITAÇÃO - AUTOMAÇÃO - PODER DE COMBATE

André Novis Montenegro *

INTRODUÇÃO - HISTÓRICO DO PROGRAMA

O entorno estratégico brasileiro, que inclui o Atlântico Sul, é um ambiente onde nossa soberania e interesses no mar podem ser afetados por conflitos com outros Estados e ameaças multifacetadas, tais como terrorismo, pandemia, pirataria, crimes transnacionais e desastres ambientais.

O mito interno de um pacifismo unilateral baseado na impressão de que o Brasil não possui inimigos apenas mostra desconhecimento. A incerteza da conjuntura contemporânea é constantemente aumentada por fatos de elevado grau de instabilidade que levam à insegurança.

A proteção de um povo e seu patrimônio devem estar respaldados por uma adequada preparação das capacidades necessárias para o enfrentamento de ameaças que ponham em risco seus objetivos.

A Amazônia Azul, com suas riquezas, impõe a necessidade de ampliar o entendimento da importância da defesa de interesses marítimos no pensamento estratégico brasileiro.

O Poder Naval (PN), além de ter que estar preparado para fazer frente às múltiplas ameaças aos interesses nacionais, é um excelente instrumento da diplomacia, quando bem aprestado e empregado, devido à liberdade de navegação e ao acesso aos espaços marítimos e fluviais internacionais.

Diante da necessidade de substituição das Fragatas Classe “Niterói” (FCN) e no intuito de renovar o PN, surgiu o Programa Fragatas Classe “Tamandaré” (PFCT), que tem como propósito conferir à Marinha do Brasil (MB) a capacidade de contribuir para defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais, bem como com as

atribuições subsidiárias da Autoridade Marítima, dentre as quais cabe mencionar a proteção e a fiscalização das plataformas de exploração e exploração de petróleo e gás no mar, que respondem por mais de 80% da produção nacional, e no apoio às atividades de patrulha naval.

Após dois anos de um longo e minucioso processo conduzido pela Marinha do Brasil, conhecido como *Request for Proposal* – RFP, para escolha de um consórcio para a obtenção, por construção no Brasil, de uma classe de navios escoltas de elevada complexidade tecnológica e significativo poder combatente, destinada à renovação dos meios da Esquadra, teve início a fase de negociação do contrato entre a EMGEPRON, com apoio técnico da MB, e o então consórcio vencedor, hoje constituído como Sociedade de Propósito Específico (SPE) Águas Azuis, formado pela empresa alemã Thyssenkrupp Marine Systems (tkMS) e as brasileiras Embraer e Atech. Após um ano de negociação, o contrato foi assinado em 4 de março de 2020 e teve seu início de execução em 4 de setembro do mesmo ano.

Em 5 de setembro de 2022, decorridos dois anos do início da execução do contrato, período

em que foram elaborados documentos, estudos e desenhos técnicos do Projeto Executivo, além da necessária mobilização e preparação das instalações fabris do Thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul (tkEBS), em Itajaí (SC), teve início naquele estaleiro a fase de construção dos navios com o corte da chapa do casco do primeiro da classe, a futura F200 – Fragata “Tamandaré”.

Após, aproximadamente, cinquenta anos do lançamento da primeira FCN, no dia 9 de agosto de 2024, no estaleiro Thyssenkrupp Brasil Sul, uma cerimônia semelhante à ocorrida no estaleiro Vosper Thornycroft Ltd. (Inglaterra) aconteceu, quando foi lançada a Fragata “Tamandaré”, trazendo uma renovação do PN nos moldes do que ocorreu com a incorporação das FCN.

CAPACITAÇÃO

Os desafios são grandes, principalmente no que diz respeito ao preparo e à manutenção do conhecimento do pessoal. Como a tripulação das Fragatas será reduzida (112 militares, cerca de metade dos militares dos navios escoltas hoje utilizados na Força), devido aos altos índices de tecnologia



Cerimônia de Lançamento da Fragata “Tamandaré” – 9 de agosto de 2024

Foto: Marinha do Brasil

e automação empregados, os tripulantes terão que desempenhar múltiplas funções, o que exige maior complexidade da capacitação. Além disso, a fragata terá o Grupo de Apoio (GAp) em terra que atuará como reserva da tripulação. Será constituído por quatro oficiais e 38 praças, totalizando 42 militares, com atribuições de apoiar a tripulação na realização da manutenção de primeiro escalão⁽¹⁾, no guarnecimento do serviço ordinário no porto, e administrativamente, em especial quando ele se encontrar em viagem.

As FCT serão escoltas versáteis e modernas, com alta capacidade de combate, vigilância e reação. Serão capazes de proteger uma grande área marítima pertencente ao Brasil. Suas características possibilitarão o incremento nas operações de busca e salvamento, além de permitir o monitoramento e combate de ações de poluição, pirataria, pesca ilegal, entre outras ameaças.

Além do que foi descrito anteriormente, convém ressaltar que a aplicação da Gestão do Ciclo de Vida, que nasce na concepção e acompanha o navio até o seu desfazimento, tem como uma das suas etapas o Apoio Logístico Integrado, que vai estimular mudanças em toda a cadeia de suprimentos. Provocará, também, aumento na confiabilidade e na disponibilidade, demandando alterações na doutrina de emprego.

A SPE Águas Azuis Construção Naval Ltda será a responsável pela capacitação, no Brasil e no exterior, do Grupo de Recebimento da primeira fragata e dos futuros instrutores, de modo a proporcionar os conhecimentos necessários e suficientes para a operação dos sistemas, subsistemas e equipamentos de bordo com a absoluta e completa segurança, quando atracado ou no mar, e para a realização das tarefas de manutenção desenvolvidas a bordo. Capacitará, ainda, pessoal da MB para realizar a manutenção de segundo e terceiro escalões⁽²⁾ dos equipamentos de bordo, além de operadores, administradores e mantenedores dos dispositivos de treinamento.

A capacitação das equipes prevê treinamento a nível de equipamentos a ser ministrado nas dependências dos fabricantes dos equipamentos do navio, contando ainda com treinamento atracado (*"Pier Training"*) e treinamento no mar (*"Sea Training"*).



Fragata "Tamandaré" atracada no Estaleiro Brasil Sul – 17 de agosto de 2024

Foto: Marinha do Brasil



Flutuação Fragata "Tamandaré" – 17 de agosto de 2024

Foto: Marinha do Brasil

O conhecimento a ser adquirido neste programa é tão importante quanto a própria construção dos navios, pois, por meio deste, será possível manter os navios em condições de operação, aumentando a disponibilidade e a prontidão operativa dos meios navais, para que estes possam cumprir sua missão.

Dessa forma, deve-se manter o foco voltado para a formação desse conhecimento, que envolve principalmente os militares capazes de absorver, reter, reproduzir e desenvolver as tecnologias incorporadas ao projeto, a fim de preservar a capacidade da MB em atividades de manutenção, e reduzir ao máximo a dependência externa durante o Ciclo de Vida das FCT.

AUTOMAÇÃO - TECNOLOGIA

Com a incorporação das FCT, haverá significativo salto tecnológico na Esquadra Brasileira, uma vez que os novos navios possuirão um elevado nível de automação com uma tripulação reduzida. Sendo assim, haverá a necessidade de adequação dessa nova realidade com as doutrinas utilizadas nos atuais navios da MB.

Para a concepção e desenvolvimento das FCT, foram absorvidos pela MB conceitos como *digital twin*, que trata do espelhamento dos processos do mundo real em ambientes digitais, onde é possível fazer diversas simulações de diferentes cenários. Para se fazer possível a aplicação do *digital twin*, é necessário forte robustez computacional e fidelidade nos modelos digitais dos sistemas, de modo que haja confiabilidade nas simulações realizadas e quando aplicadas em sistemas reais, haja consistência.

A aplicação da Gestão do Ciclo de Vida tem como uma das suas etapas o Apoio Logístico Integrado (ALI), cujas atividades fornecerão treinamento ao pessoal, conferindo-lhes capacitação no planejamento e na execução das atividades correlatas, no formato “*On-the-job training*” - OJT (formação no local de trabalho).

O IPMS (Sistema de Gerenciamento Integrado da Plataforma) executa a aquisição de dados e controle para os subsistemas relativos à Propulsão, Elétrica, Auxiliar e Combate a Avarias para os NCT. Para realizar estas tarefas, o referido sistema dispõe de unidades de aquisição de dados distribuídas por todo o navio. No tocante ao apoio para a interação com a operação de bordo e equipes de manutenção, o IPMS disponibiliza consoles e painéis localizados em pontos estratégicos do meio. Todas as unidades e painéis de aquisição de dados, bem como consoles, estão interligados e integrados por uma rede redundante, capaz de fornecer um elevado nível de automação e flexibilidade, na qual os consoles podem ser utilizados em diversas funções e operam remotamente os equipamentos dos navios.

PODER DE COMBATE

No programa, como supracitado, está prevista a transferência de tecnologia em engenharia naval para fabricação de navios, sistemas de gerenciamento de combate e plataforma, bem como o apoio logístico integrado, engenharia de sistemas e o gerenciamento do ciclo de vida das embarcações. Dessa forma, estão sendo realizadas atividades previstas para o Sistema de Gerenciamento de



Fonte: Marinha do Brasil

Combate (*Combat Management System* – CMS) e o IPMS, compreendendo instruções, OJT e seminários, com o objetivo de fornecer conhecimentos técnicos necessários para a operação, manutenção, desenvolvimento e evolução dos sistemas.

O CMS integra todas as ações de combate dos navios, fornecendo à equipe de comando instalações abrangentes de comando e controle de fogo. Fornece, também, interfaces integradas para os sensores, as armas e o sistema de navegação do navio. A apresentação final do sistema é feita a partir de uma Interface Homem-Máquina (IHM), capaz de fornecer ao operador o ambiente de comando e controle pensado para facilitar o seu uso. Uma vez que os dados dos sensores do navio são coletados, o CMS cria uma imagem tática compilada do cenário e apresenta soluções de engajamento para utilização dos armamentos disponíveis no navio visando à neutralização de ameaças.

Dentre os armamentos que estarão disponíveis nas FCT, destaca-se o canhão Leonardo 76/62, que pode ser aplicado em ações de defesa antiaérea, de superfície e apoio ao fogo naval. Com elevado poder de fogo, possui cadência de 120 disparos por minuto e alcance de 16 km, sendo 8,5 km o alcance efetivo contra alvos de superfície e 6 km o alcance aéreo.

O moderno sistema de armas *Sea Ceptor* será utilizado no navio para guerra antiaérea, carregando doze mísseis superfície-ar, abrigados em dois módulos de seis mísseis cada. Este sistema de armas não requer um radar de controle de fogo dedicado para iluminar o alvo; em vez disso, utiliza dados do alvo fornecidos pelo radar de vigilância da plataforma, oferecendo altos níveis de proteção em ambientes abertos e litorais. A velocidade máxima do míssil excede MACH 2,5 (≈ 3.087 km/h) e alcance máximo de interceptação de, pelo menos, 20 km.

Um dos principais equipamentos empregados nos navios para detecção e acompanhamento de alvos é o Radar Multifunção de Busca Volumétrica (*Volumetric Search Multifunction Radar* - VSMR), que deverá ser capaz de processar simultaneamente pelo menos mil contatos aéreos e de superfície confirmados, no total. Nos modos de Vigilância (360°) e busca setorial (faixa específica de marcação), o radar primário VSMR deverá possuir um alcance de 250 km.



Cerimônia de Batimento de Quilha da Fragata “Jerônimo de Albuquerque” – 6 de junho de 2024

Foto: Marinha do Brasil

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Além das atividades definidas nos Acordos assinados, que irão beneficiar a MB em termos de transferência de tecnologia para o CMS e do IPMS, as atividades de projeto, desenvolvimento e construção contam com o envolvimento de empresas da Base Industrial de Defesa (BID), que estarão capacitadas para apoiarem nas atividades relacionadas ao apoio logístico, reduzindo o tempo de reparo e, consequentemente, incrementando a disponibilidade dos navios.

Pode-se citar os seguintes impactos relevantes:

- sustentabilidade da Indústria Naval Brasileira;
- geração constante de empregos diretos e indiretos;
- capacitação constante da mão de obra envolvida na construção naval;
- domínio de tecnologia sensível; e
- fomentação da Indústria de Defesa Nacional. ■

NOTAS

(1) Realizada com os meios orgânicos disponíveis.

(2) Manutenção de segundo escalão - realizada em organizações de manutenção e que ultrapassam a capacidade dos meios orgânicos da organização militar responsável pelo material.

Terceiro escalão - exige recursos superiores aos escalões anteriores, em função do grau de complexidade.

* Contra-Almirante (RMI), Gerente do Projeto Fragatas Classe “Tamandaré”

COOPERAÇÃO ESTRATÉGICA DE DEFESA INDO-BRASILEIRA:

oportunidades e desafios



Elício Guimarães de Moura *

Brasil e Índia possuem mais de setenta anos de relações diplomáticas baseadas em valores democráticos semelhantes e visão global comum (Saxena, 2012). Também participam de vários acordos de cooperação em fóruns multilaterais como o BRICS, IBAS, G4, G20 e BASIC, além de possuírem capacidades técnica, científica e industrial para desenvolver projetos estratégicos conjuntos; desta forma seria bastante promissora a manutenção de uma parceria estratégica de longo prazo.

Porém, para continuarem promovendo boas relações na arena global, ambos necessitam ter um Setor de Defesa forte, compatível com suas próprias necessidades: a Índia por questões fronteiriças e o Brasil por ser um país continental e cheio de riquezas.

POLÍTICAS DE DEFESA

Política de Defesa do Brasil

A Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Conselho de Defesa divulgou, em setembro de 1996, a Política de Defesa Nacional, o primeiro documento a informar publicamente a política de defesa brasileira desde a Constituição de 1988.

Esse documento define a postura estratégica dissuasiva como uma política ativa de diplomacia brasileira voltada à paz e ao desenvolvimento, à manutenção de uma relação de amizade e cooperação com os países vizinhos e à comunidade internacional, baseada na confiança e no respeito mútuos (BRASIL, 2013a). Ainda, estabeleceu um consenso sobre o planejamento da defesa definindo o Atlântico Sul e a América do Sul como alvos das formulações estratégicas.

Política de Defesa da Índia

Atualmente, a Índia tem relações conturbadas com o Paquistão e com a China devido às disputas sobre Jammu, Caxemira, Sikkim e Arunachal Pradesh, o que torna seu entorno estratégico instável e reforça a necessidade de o país ter uma política de defesa firme, destinada a aumentar o poder de dissuasão regional (ÍNDIA, 2014, p. 20).



Mapa da região que envolve disputas territoriais entre a Índia, a China e o Paquistão

Imagem: BBC

No entanto, apesar de seu envolvimento em diversas guerras e conflitos, a Índia ainda restringe o uso da força para prosseguir os seus interesses nacionais, uma vez que as elites indianas tendem a não identificar a força militar como um instrumento de política estrangeira.

Todavia, o país não possui documento estratégico específico que estabeleça diretrizes e rumos na área de defesa; apenas doutrinas de emprego nos níveis operacional e tático. O principal órgão de formulação de políticas na defesa e segurança nacional é o *Cabinet Committee on Security (CCS)*⁽¹⁾, composto pelo Primeiro Ministro e pelos Ministros das Finanças, Relações Exteriores, Assuntos Internos e Defesa.

Organização Institucional do Brasil

O Comandante Supremo das Forças Armadas brasileiras é o Presidente da República, assessorado pelo Ministro da Defesa.

O Ministério da Defesa (MD) é responsável pela coordenação do processo integrado do esforço de defesa, sendo estruturado da seguinte forma: Secretaria-Geral (SG), Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), Comando da Marinha, Comando do Exército e Comando da Aeronáutica.

Organização Institucional da Índia

O Comandante Supremo das Forças Armadas indianas é o Presidente. No entanto, tendo o Primeiro-Ministro como chefe, o Conselho de Ministros é responsável pela Defesa Nacional.

O MD indiano também desempenha um papel integrado no campo da defesa assim como o MD brasileiro, sendo responsável pela formulação do quadro político para a produção e aquisição de Sistemas e Material de Emprego Militar (SMEM). Portanto, exerce um papel ativo na condução do desenvolvimento da sua Base Industrial de Defesa. Sua estrutura é a seguinte: Departamento de Defesa (DOD), Organização de Pesquisa e Desenvolvimento de Defesa (DRDO), Departamento de Produção de Defesa (DECIT), Departamento de Assuntos Militares (DMA) e Departamento de Bem-Estar de Ex-militares (DESW).

FORÇAS ARMADAS

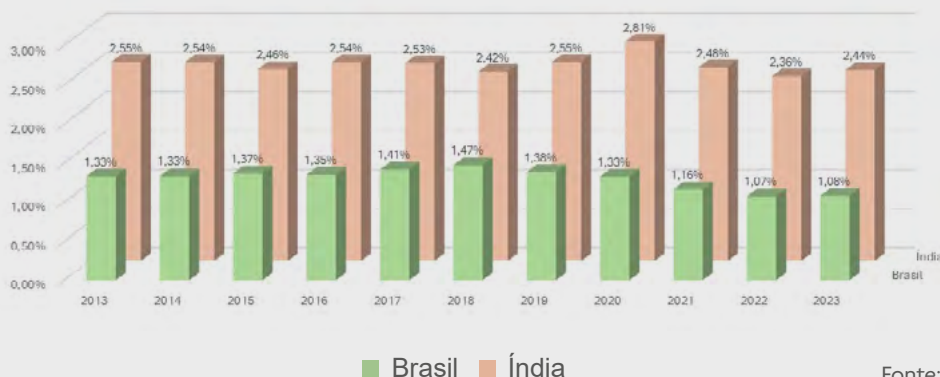
O Brasil tem atualmente a 12ª Força Armada mais poderosa do mundo e é uma potência regional na América do Sul. Somados homens e mulheres no serviço ativo, possui uma força de combate de aproximadamente 396.500 militares (GFP, 2023). Os setores nuclear, cibernético e espacial são considerados estratégicos para a Defesa Nacional e cada Força Singular é responsável pelo desenvolvimento de um deles.

Por sua vez, a Índia é atualmente a 4ª Força Armada mais poderosa do mundo, atrás dos Estados Unidos da América (EUA), da Rússia e da China, e conta com uma força de combate de aproximadamente 2.650.000 militares (GFP, 2023). As Forças Armadas indianas tiveram um crescimento quantitativo e qualitativo a partir do governo de Rajiv Gandhi (1984-1989), quando adquiriram artilharia de campanha, carros de combate, um submarino nuclear e um porta-aviões, entre outros equipamentos. Esse fato foi motivado pelo ressurgimento da instabilidade nas relações com o Paquistão (PRAKASH, 2005 apud GUIMARÃES, 2010).

BASE INDUSTRIAL DE DEFESA (BID)

Índia e Brasil possuem grandes bases industriais estruturadas e estabelecidas. No entanto, enfrentam desafios semelhantes devido às baixas taxas de exportação, às altas taxas de importação além de baixos investimentos do setor privado (BITZINGER, 2014; IPEA, 2016).

Orçamento de defesa como % do Produto Interno Bruto (PIB)



Fonte: SIPRI, 2023

Comparação do orçamento de defesa dos dois países: a Índia possui uma média de 2,5% do seu PIB disponibilizados para o Setor de Defesa, enquanto o Brasil possui uma média de 1,3%. De acordo com o *The World Bank*, a média mundial é de 2,4%

Para reagir a essa situação, a Índia adotou várias iniciativas na última década para buscar sua independência e aumentar a participação privada através do programa governamental “*Make in India*” (MAKE IN INDIA, [s.d.]). Tal programa introduz compensações, incentivos fiscais a atores privados e aumenta também o Investimento Estrangeiro Direto (IED) no Setor de Defesa. O Brasil, por sua vez, adotou medidas para revitalizar a sua Base Industrial de Defesa colapsada na década de 1990, fazendo mudanças políticas, emitindo documentos de orientação de nível estratégico e estabelecendo incentivos fiscais para empresas de defesa.

OPORTUNIDADES E DESAFIOS

“*Make in India*”

Especificamente no Setor de Defesa, a iniciativa está recebendo o impulso e o apoio para o desenvolvimento e a fabricação de produtos de defesa. Seria uma boa oportunidade para o Brasil inserir-se nesse mercado, onde poderia se beneficiar do acesso à capacitação em serviços, bem como em setores industriais específicos. Além disso, poderia considerar a viabilidade de troca de tecnologias, uma vez que ambos os países têm necessidades consideráveis na área da defesa.

Setor Espacial

Em 2004, Brasil e Índia assinaram um Acordo-Quadro sobre Cooperação nos usos pacíficos do espaço exterior, o que possibilitou, em 2021,

o primeiro caso de sucesso na incipiente parceria Brasil-Índia com o lançamento do satélite de fabricação nacional Amazônia 1 no Centro de Lançamento *Satish Dhavan*, em Sriharikota, na Índia.

Pesquisa em Defesa

A Índia possui uma sofisticada rede de pesquisa em defesa composta pela DRDO, a *Vivekananda International Foundation* (VIF) e o *Institute for Defense Studies and Analyses* (IDSA). Essas entidades indianas poderiam estabelecer parcerias para desenvolver projetos conjuntos e compartilhar conhecimentos técnicos com seus pares brasileiros, como empresas privadas da Base Industrial de Defesa, Instituições Científicas, Tecnológicas e de Inovação de Defesa, os Centros de Estudos Estratégicos, dentre outros.

Altos Estudos Estratégicos

O Brasil possui a Escola Superior de Guerra (ESG) e a Escola Superior de Defesa (ESD) ligadas a seu MD. A Índia possui o *National Defence College* (NDC), de forma homóloga, ligado ao MD indiano. Todos eles são estabelecimentos de ensino de excelência que estudam estratégia e geopolítica e que podem ajudar a construir um consenso para a elaboração de uma parceria estratégica entre os dois países.

Operações de Manutenção da Paz

Os dois países participaram de importantes iniciativas multilaterais em operações de manutenção da paz. A cooperação e a troca de experiências

nessa área intensificaram-se ainda mais no âmbito do Fórum IBAS, além de proporcionar espaço para o desenvolvimento conjunto de um programa sistemático de cursos, treinamento e atividades relacionadas.

Comitê Conjunto de Defesa

Em fevereiro de 2019, ocorreu a 6ª Reunião do Comitê Conjunto de Defesa Brasil-Índia, no MD, com o intuito de manter diálogo regular sobre questões bilaterais e multilaterais de interesse mútuo, no âmbito da defesa, para fomentar a cooperação, a integração e a confiança recíproca entre os dois países. Essa reunião acabou abrindo portas, em 2024, para o prosseguimento dos entendimentos acordados na citada reunião.

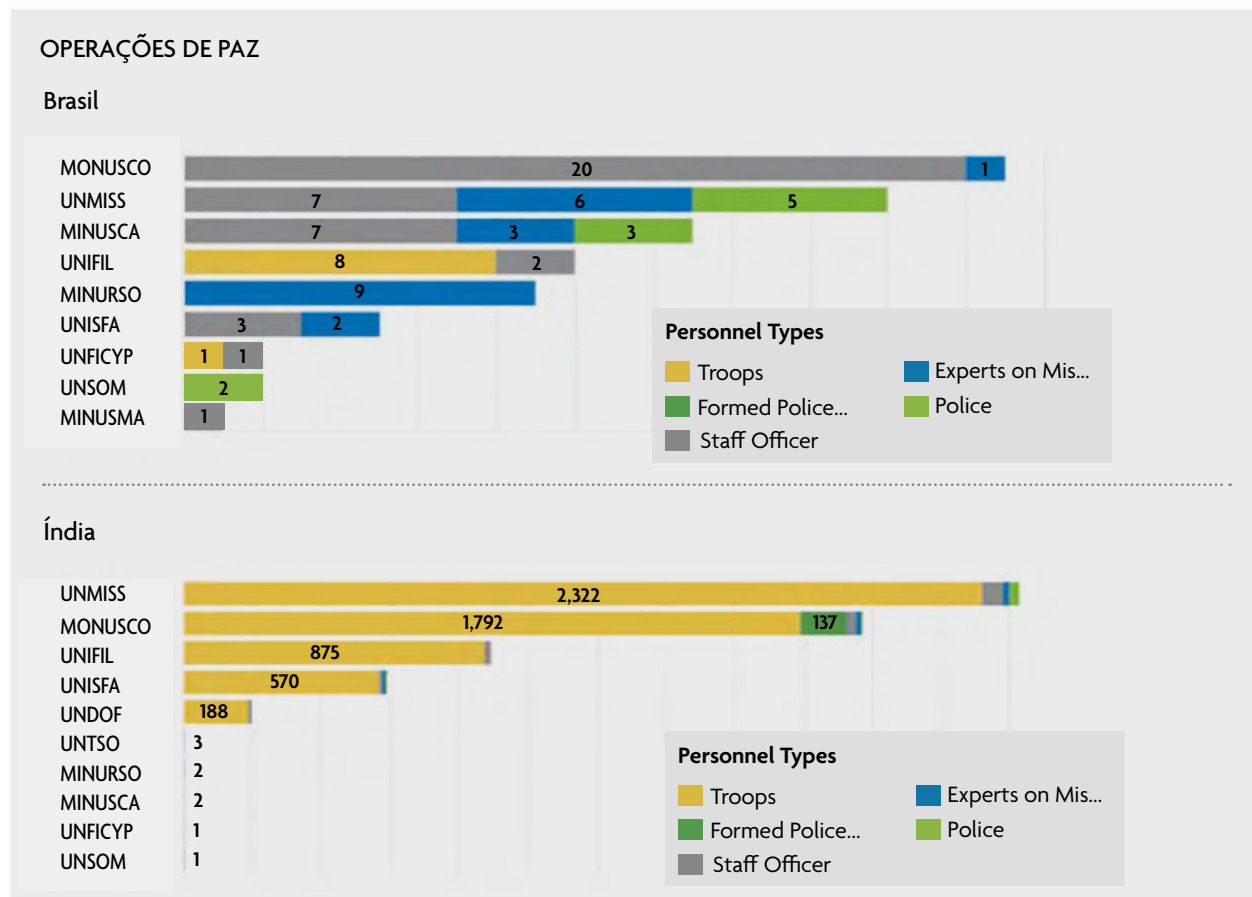
Dentre tais entendimentos, destacam-se uma possível venda de aeronaves C-390 da Embraer para a Força Aérea da Índia, uma provável troca de experiência com os submarinos “Scorpène”,

uma possível aquisição de uma bateria antiaérea de mísseis AKASHI-NG para o Exército Brasileiro e a realização de reuniões de alto nível.

Tratativas Recentes

Como resultado dessa sequência de eventos convergindo para uma maior aproximação indo-brasileira no Setor de Defesa, algumas tratativas foram iniciadas nesse caminho de cooperação mútua.

Em 2023, o Chefe do Estado-Maior da Armada brasileiro, em visita à Índia, apresentou duas minutas de Memorandos de Entendimento sobre intercâmbios de informações e experiências entre as duas Marinhas a respeito do desenvolvimento dos processos de manutenção de seus Submarinos Classe “Scorpène”, o aprofundamento e desenvolvimento de cooperação na área marítima e o fortalecimento dos laços de amizade entre ambas as partes. Também visitou o *National Defence College*, onde expôs o interesse em manter o intercâm-



A participação de um país em operações de paz das Nações Unidas contribui com a sua imagem na hierarquia informal das relações internacionais contemporâneas, sendo também um instrumento para solucionar conflitos, ajudando a promover negociações político-diplomáticas

A Embraer e a *Mahindra Defence Systems* assinaram, em fevereiro desse ano, um Memorando de Entendimento para cumprir conjuntamente os requisitos para a aquisição da aeronave multimissão C-390 Millennium pela Força Aérea indiana

Fonte: Defesa Aérea & Naval (09/02/2024)



A Embraer, Airbus e Lockheed Martin estão concorrendo para substituir aeronaves de transporte russas usadas pela Índia que planeja adquirir de quarenta a oitenta aeronaves de transporte

Fonte: airway.com.br (24/06/2024)

bio de oficiais das Forças Armadas do Brasil como alunos do curso de Segurança Nacional e Altos Estudos Estratégicos do NDC.

No mesmo ano, o Comandante do Exército Brasileiro (EB) também fez uma viagem oficial à Índia, com o objetivo de estreitar os laços existentes entre o Exército Brasileiro e o Indiano, aumentando a integração entre os países no campo militar. Priorizou discussões acerca do incremento da cooperação na área de educação militar e no intercâmbio de conhecimento no setor das indústrias de defesa, fortalecendo a parceria estratégica existente entre as instituições.

Em virtude dessa visita, o Escritório de Projetos do Exército Brasileiro foi à Índia, em 2024, visitar empresas e fabricantes de produtos de defesa nas áreas de radares, mísseis, cibernética, monitoramento de fronteiras, dentre outras. Nessa oportunidade, foram discutidos, entre outros assuntos, a possibilidade de parceria das empresas indianas com a BID brasileira.

Em 2023 e 2024 ocorreram Diálogos das Indústrias de Defesa, o primeiro realizado no Brasil, com

C-390 "Make in India": Embraer e Mahindra assinam MoU para parceria no programa MTA



Airbus faz entrega simultânea de duas aeronaves C295 para IAF

Com a recente entrega, a IAF agora possui 5 aeronaves C295 em serviço



A gigante Airbus fez a entrega de dois C295 para a Força Aérea indiana

Fonte: cavok.com.br (07/07/2024)

a participação de representantes do Departamento de Produção de Defesa indiano, com o objetivo de possibilitar a integração, a sinergia comercial e as parcerias com as empresas brasileiras, e o segundo em Nova Delhi, que tratou sobre a colaboração industrial e estratégica entre os dois países.

Em julho de 2024, ocorreu o primeiro diálogo ministerial de defesa e relações exteriores entre Índia e Brasil em Nova Delhi. Nesse encontro, os representantes dos MD e dos Ministérios das Relações Exteriores de ambos os países exploraram maneiras de expandir a cooperação nas áreas de energia, minerais críticos, tecnologia e contra-terrorismo.

Desafios para Ambos os Países

A dependência das importações de defesa e as baixas exportações demonstram ainda um caminho contrário ao da autosuficiência ou da independência no Setor de Defesa, as quais, sem incentivos fiscais e tributários, não acontecerão. A falta de maior engajamento entre os dois países evidencia, de certo modo, o desconhecimento das capacidades um do outro para oferta e demanda mútua em termos de produtos industriais de defesa. Nesse sentido, o principal desafio enfrentado pelos dois países diz respeito a "como" desenvol-

ver e ampliar a cooperação mútua a partir das capacidades existentes.

CONCLUSÃO

A cooperação de defesa entre a Índia e o Brasil ainda é incipiente. Porém, as potencialidades são enormes. A determinação política da Índia para uma perspectiva mais concentrada na América Latina e no Caribe é uma janela de oportunidade para o incremento das relações com os países da região. O comércio e os investimentos são basilares nesse contexto, o que abre espaço para o aprofundamento em outras áreas.

Além disso, Brasil e Índia convergem em propósito nas arenas dos fóruns internacionais, o que favorece uma aderência na ação diplomática entre as duas nações, tendo em vista suas representatividades no cenário mundial. Nele encontram espaço para maximizar os benefícios das relações bilaterais complementares e unir forças no Setor de Defesa a fim de apoiar suas respectivas atuações e decisões nos contextos regional e internacional.



Em 2020, Brasil e Índia fecharam quinze acordos bilaterais, dentre eles: um plano de ação para Fortalecimento de Parceria Estratégica entre os dois países; dois acordos de cooperação no setor de investimentos e jurídico da área penal; um acordo de Previdência Social; um acordo de colaboração na área de pecuária e produção leiteira; oito memorandos de entendimento na área de segurança cibernética, bioenergia, geologia e recursos minerais, saúde e ciências médicas, medicina tradicional e homeopatia, cidadania para a primeira infância, no setor de petróleo e gás natural e para o estabelecimento de um Centro de Excelência na Índia para conduzir pesquisa em bioenergia; um programa executivo de intercâmbio cultural; e um programa de cooperação científica e tecnológica
Fonte: gov.br (25/01/2020)

Por fim, apesar das barreiras a serem superadas, o adensamento das ligações de alto nível para o delineamento de novos empreendimentos indicam que os primeiros passos estão sendo dados, o que demonstra um futuro bastante promissor para ambos os países. ■



EM 2023, o CEMA, AE Cunha, visitou a Índia onde expôs a necessidade de estreitar os laços com a Marinha indiana

Fonte: spsnavalforces.com (05/09/2023)

NOTA

(1) Disponível em https://cabsec.gov.in/writereaddata/cabinetcommittees/english/1_Upload_3218.pdf. Acesso em julho de 2024.

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Estratégia Nacional de Defesa, 2012b.
BRASIL, Política Nacional de Defesa, 2012a.
BITZINGER, RA. A inovação do estado da defesa na Índia: ela pode alcançar os líderes globais? Escola S. Rajaratnam de Estudos Internacionais. *IGCC Defense Innovation Briefs*, v.4, n.4, 2014.
GFP (Global Fire Power). *Country military strength*.
GUIMARÃES, L. L. Índia: Política Externa e Segurança: do Idealismo à Realpolitik.
IPEA. Armas e Munições Leves, Pesadas e Explosivos. [s.l:sn].
MAKE IN INDIA, [s.d.].
PRAKASHI, Arun. "Emerging India: Security and Foreign Policy Perspectives". *Inaugural address, Chief of Naval Staff & Chairman COSC, IDSA Fortieth Anniversary Commemorative Seminar, September 1, 2005*.
SAXENA, P. Relações Índia-Brasil.

* Capitão de Mar e Guerra. Realizou, na Índia, em 2023, o Curso de Altos Estudos Militares, pelo *National Defence College*, e obteve o título de Mestre em Estudos Estratégicos, pela Faculdade de Madras.

A FORÇA DE SUBMARINOS E A AVIAÇÃO NAVAL

RETRATADAS NA FILATELIA

Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer*

O terceiro trimestre de 2024 nos traz importantes datas comemoradas na Marinha do Brasil (MB). Em 17 de julho, a Força de Submarinos (ForSub) completou 110 anos e, em 23 de agosto, a Aviação Naval completou 108 anos. No ensejo dessas importantes comemorações, a coluna de Filatelia da Revista do Clube Naval homenageia essas Forças Navais centenárias da nossa Esquadra, em nome do nosso, também centenário, Clube Naval.

Como sempre, o autor desse “espaço” não tem a intenção de apresentar aos leitores a história detalhada desses importantes segmentos, mas, sim, mostrar como a Filatelia homenageou suas organizações, seus meios navais e aeronavais e suas datas importantes através dos selos, carimbos comemorativos ou outras peças filatélicas, no Brasil e no exterior. O site da MB⁽¹⁾ detalha, minuciosamente, a história dessas Forças Navais, e o autor apresenta as referências filatélicas de alguns eventos ocorridos nessas organizações militares.



A CENTENÁRIA FORÇA DE SUBMARINOS

“Usque ad sub acquam nauta sum”⁽²⁾

Em 1914, a ForSub foi criada com a denominação de Flotilha de Submersíveis, com seus primeiros submarinos italianos da Classe “Foca”, designados de

F1, F2 e F3, sendo seu primeiro comandante o Capitão de Fragata Felinto Perry, no período de 17 de julho de 1914 a 7 de janeiro de 1915.

Logo em seguida foram incorporados o Navio Tender (navio de apoio logístico) “Ceará” (em 1917); o Submarino “Humaitá” (em 1929) e os submarinos da classe “Tango” “Tupi”, “Tamoio” e “Timbira” (em 1939), todos de origem italiana.

Depois vieram os submarinos norte-americanos “Fleet Type”: “Riachuelo” e “Humaitá” (em 1957) e “Rio Grande do Sul” e “Bahia” (em 1963).

A partir de 1972, foram recebidos os submarinos da Classe “Guppy”: “Guanabara”, “Rio Grande do Sul”, “Bahia”, “Rio de Janeiro”, “Ceará”, “Amazonas” e “Goiás”.

A partir de 1973, a Marinha passa a operar os recém-adquiridos submarinos ingleses da Classe “Oberon”: “Humaitá”, “Tonelero” e “Riachuelo”.

Em 1989, chega ao Brasil o Submarino “Tupi”, da Classe alemã “IKL 209-1400”, construído na Alemanha.

Pelo processo de transferência de tecnologia, foram construídos no Brasil, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), da Classe “Tupi”, os Submarinos “Tamoio”, “Timbira” e “Tapajó” e, logo em seguida, o Submarino “Tikuna”.

Em 2014, a ForSub completou seu centenário, cem anos de exitosa vida operativa.



Carimbo comemorativo aos 75 anos da ForSub



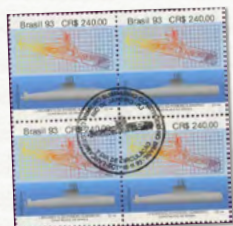
AMRJ – 250 anos construindo e reparando os meios navais da MB. Foi o pioneiro na América do Sul na construção de submarinos



Submarino “Tapajó”, construído no AMRJ



Selo comemorativo ao centenário da ForSub



Submarino “Tamoio”, o primeiro a ser construído no AMRJ

A Força de Submarinos do século 21

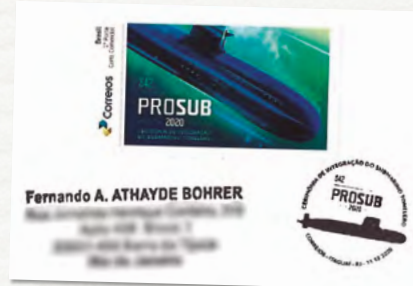
Em 2008, o Brasil fez uma parceria estratégica com a França para modernizar sua Força de Submarinos, criando o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB). Tal Programa capacitará a MB a chegar a bom termo com o seu projeto de construção de submarinos convencionais (S-BR) e do submarino convencionalmente armado com

propulsão nuclear (SCPN). O objetivo final será a construção do SCPN “Álvaro Alberto”.

O projeto dos S-BR escolhido foi o da classe francesa “Scorpène”, adaptado para as necessidades de operação da MB, em suas áreas de interesse. Foi projetada, então, a construção de quatro submarinos dessa classe: “Riachuelo” (S40), que deu o nome à classe; “Humaitá” (S41), “Tonelero” (S42) e “Angostura” (S43).



Selos e carimbos comemorativos às datas de integração dos Submarinos “Humaitá” e “Tonelero”



Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIM)



Selo comemorativo à ativação da Base

A área estratégica escolhida pela MB para desenvolver seu Programa de Construção de Submarinos, onde estão localizados o Estaleiro de Construção e a Base de Submarinos, foi a Ilha da Madeira, em Itaguaí, no interior da Baía de Sepetiba.

Em 17 de julho de 2020 foi realizada a cerimônia de ativação da BSIM. Integram, hoje, a Força de Submarinos: o Comando da Força de Submarinos (ComForS), a Base Almirante Castro e Silva (BACS), a BSIM, o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Átilla Monteiro Aché (CIAMA), o Grupamento de Mergulhadores de Combate (GRUMEC), os Submarinos “Tikuna”, “Riachuelo” e “Humaitá”, e o Navio de Socorro Submarino “Guillobel” (K120).

A AVIAÇÃO NAVAL E SUA HISTÓRIA CENTENÁRIA

“In aere hominis mare!”⁽³⁾



Os primórdios da Aviação Naval: a primeira fase (1916 –1941)

Em 1911, a Marinha autorizou o Tenente Jorge Henrique Moller a realizar o curso de piloto na “École Farman” de aviação, na cidade de Étampes, França, a 60 km ao sul de Paris. Essa mesma escola havia formado, em 1910, o Aviador Civil brasileiro Eduardo Pacheco e Chaves.

Em 23 de agosto de 1916, por decreto do Presidente Wenceslau Braz, foi criada a primeira escola de aviação militar no Brasil – a Escola de Aviação Naval. Esta data marca o nascimento da Aviação Naval.

**Presidente
Wenceslau Braz**



O Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro da Marinha, foi o grande idealizador da Escola de Aviação Naval, encomendando na “Casa Curtiss”, nos EUA, três hidroaviões – “Curtiss F”.

Os aviões vieram para o Brasil no Navio Mercante “Sargento Albuquerque”, desembarcando diretamente na “Carreira Tamandaré”, no antigo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, onde foram montados pelo mecânico norte-americano Orthon William Hoover, futuro instrutor desta aeronave no Brasil.

**Selo comemorativo
ao Centenário da
Aviação Naval,
lançado em 23 de
agosto de 2016 na
Base Aérea Naval
de São Pedro da
Aldeia**



Nesses anos iniciais, a Aviação Naval é empregada em missões pioneiras como raids entre Rio de Janeiro e Angra dos Reis e Rio de Janeiro e Campos; transporte de mala postal civil e militar, o Correio Aéreo Naval; e observação aérea em proveito das operações dos navios da Esquadra.

**Etiqueta colocada
nas correspondências
transportadas pelo Correio
Aéreo Naval, onde podemos visualizar o antigo
brevê da Aviação Naval (peça filatélica muito rara
e não registrada em catálogos)**



Em 12 de outubro de 1916, voando o aerobote “Curtiss F”, o piloto Orthon Hoover e o Capitão de Fragata Protógenes decolaram da Ilha das Enxadas (Escola de Aviação Naval) e voaram diretamente até a Enseada Baptista das Neves, onde estava localizada a Escola Naval. Foi o primeiro raide aéreo da Aviação Naval.



**Selo personalizado lançado no
Colégio Naval (Angra dos Reis),
em 12 de outubro de 2016, por
ocasião das comemorações do
centenário do primeiro raide da
Aviação Naval. O selo retrata a
derrota seguida pela aeronave
“Curtiss F” da Ilha das Enxadas
(RJ) à Enseada Baptista das**

**Neves, onde à época estava situada a Escola
Naval, desenhada sobre recorte da Carta Náutica
Rio de Janeiro – Angra dos Reis, elaborada pelo
Centro de Hidrografia da Marinha.**

**Carimbos comemorativos aos 75
anos e ao Centenário da Aviação
Naval emitidos pelo antigo ECT
e pelos Correios, em 1991 e 2016,
respectivamente**

Não podemos deixar de mencionar a participação de aviadores navais brasileiros na Grande Guerra (1914 – 1918), em operações de patrulha nas costas da Inglaterra, voando em aeronaves da Real Força Aérea britânica. Dentre eles estava o Tenente Aviador Naval Virgínius Brito De Lame-re, Guarda-Marinha da Turma da Escola Naval de dezembro de 1904, que realizou o curso na *Royal Air Force* (RAF) recebendo o brevê de “*Pilot Service 2*”, com a avaliação de “*Excelent Pilot*”. O Tenente AvN De Lame-re, em outubro de 1920, tentou realizar o raide Rio de Janeiro – Buenos Aires, tendo sua iniciativa encerrada na cidade do Rio Grande, devido a um acidente com seu avião italiano “Macchi M9”. Essa travessia acabou sendo realizada pelo aviador civil Eduardo Pacheco e Chaves, em dezembro de 1920⁽⁴⁾.



Selo comemorativo ao centenário do feito de Eduardo Pacheco e Chaves



Hidroaviões italianos Savoia Marchetti S55 que operaram nessa fase da Aviação Naval. Participaram da Revolução Constitucionalista em São Paulo e Mato Grosso, em 1932, protegendo, dentre outras missões, a tropa de fuzileiros navais, desembarcados em Paraty, e que rumavam para a Via Dutra por Cunha (RJ).



Fim da primeira fase da Aviação Naval – selo e carimbo comemorativos aos 50 anos da Criação do Ministério da Aeronáutica (1941 - 1991)

Em 18 de novembro de 1922 foi criada a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, pelo Decreto nº 15.847, com a denominação de Comando da Defesa Aérea do Litoral, com sede na Ilha das Enxadas, RJ, cujo primeiro comandante foi o Capitão de Mar e Guerra Protógenes Pereira Guimarães. Em 1923, com a reestruturação dos serviços de aviação da Marinha, o Comando da Defesa Aérea do Litoral teve a sua denominação alterada para Diretoria de Aeronáutica da Marinha.

O fim da primeira fase se dá em 20 de janeiro de 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea Brasileira.

A segunda fase (1952 – 1965)

A segunda fase inicia-se com a reativação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em 1952, encerrando-se em 1965 quando, por decreto do Presidente da República Humberto de Alencar Castelo Branco, a MB ficou restrita à operação de helicópteros.



Presidente Castelo Branco – Marinha com a operação de helicópteros



Carimbo comemorativo alusivo ao centenário da DAerM

Diretoria de Aeronáutica da Marinha – Aviação Naval – 75 anos (1991)



Nessa fase são marcos importantes:

- criação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN);
- construção do Complexo Aéreo Naval – Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA);
- criação da Força Aérea Naval, hoje Comando da Força Aeronaval (ComForAerNav);
- criação dos Esquadrões Aéreos (HI-1, HU-1 e HS-1) e a aquisição do Navio Aeródromo Ligeiro (NAeL) “Minas Gerais” (A11).



Correspondência originada na BAeNSPA, com os carimbos da “carta” dos Correios – contrato entre a BAeNSPA e a Diretoria Regional / RJ dos Correios e carimbo da BAeNSPA

50 anos da Força Aeronaval – selo personalizado lançado em 2013



Esquadrão HI-1 – helicóptero Bell 47D, utilizado durante muito tempo na instrução

NAeL “Minas Gerais” (A11)



A terceira fase (1965 –1998)

Esta fase, iniciada em 1965, caracteriza-se pela exímia operação de helicópteros (em terra ou a bordo de navios) pela Aviação Naval; modernização dos meios e o grande profissionalismo na sua condução; recebimento dos modernos helicópteros SH-3, para substituir os antigos SH-34J, aeronaves que foram recebidas do 1º Grupo de Aviação Embarcada, da Força Aérea Brasileira (FAB); criação do Esquadrão HA-1, para receber

os helicópteros SAH-11, adquiridos na Inglaterra, orgânicos das Fragatas Classe “Niterói” e depois das Corvetas Classe “Inhaúma”; aquisição dos helicópteros Esquilos monoturbina (UH-12), na Helibrás, e Esquilos biturbinas (UH-13), na Aerospatiale, em Marignane, na França, para o Esquadrão HU-1; e aquisição dos helicópteros Super Puma (UH-14), também na Aerospatiale, com a criação do Esquadrão HU-2, para receber tais aeronaves.



Esquadrão HA-1 e os helicópteros SAH-11A e SAH-11



Esquadrão HS-1 e helicóptero SH-3



Esquadrão HU-2 e helicóptero UH-14

A quarta fase (1998–2018)

Essa fase foi iniciada com o recebimento, pela Marinha, das aeronaves “A-4 Skyhawk” (nomeados na MB de AF-1 e AF-1A) e a criação do Esquadrão VF-1, na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, e com a autorização do Presidente Fernando Henrique Cardoso para a Aviação Naval voltar a operar com aeronaves de asa fixa, embarcadas.

Eventos importantes dessa fase: o reinício das operações de aviões a bordo do NAeL “Minas Gerais”; a aquisição do NAe “São Paulo” e a desativação do NAeL “Minas Gerais”; a substituição dos helicópteros SH-3 pelos MH-16, no Esquadrão HS-1 e o recebimento de helicópteros UH-15 da Eurocopter/Helibrás para integrar o Esquadrão

HU-2. Importante, também, ressaltar a modernização do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, que recebeu o nome do Almirante de Esquadra José Maria do Amaral Oliveira, ilustre personagem de nossa Aviação Naval; e a modernização dos aviões AF-1 e AF-1A, na EMBRAER.



Esquadrão VF-1 – aeronave AF-1, na parte superior à direita do selo comemorativo ao 103º aniversário da Aviação Naval



NAM
“Atlântico” – selo comemorativo aos 200 anos da Esquadra

Opinião pessoal do autor, podemos considerar que a Aviação Naval já entrou em sua quinta fase, a partir da chegada do Navio-Aeródromo Multipropósito “Atlântico”, em 2018, e a criação do 1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas (EsqdQE-1), em 2021.

Navio-Aeródromo Multipropósito “Atlântico” (A140) – adquirido junto à Royal Navy, Inglaterra, onde operava com o nome de HMS Ocean, em 19 de fevereiro de 2018, e in-

corporado à Esquadra em 29 de junho de 2018.

1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas (EsqdQE-1) – criado em 30 de março de 2021 e opera com suas seis aeronaves RQ-1 “ScanEagle”, de terra e embarcado em navios da Esquadra, inclusive no A140, tendo operado pela primeira vez com o navio atracado no porto de Rio Grande, por ocasião das condições meteorológicas adversas no Rio Grande do Sul, neste ano de 2024.



Selo comemorativo ao centenário da DAerM, onde visualiza-se a aeronave RQ-1 “ScanEagle” do EsqdQE-1, à direita da arte.

A quinta fase (2018–até os dias atuais)



Por ocasião dos 80 anos do Tribunal Marítimo, em 2014, selo comemorativo ao evento

Aproveitando o ensejo desta merecida homenagem às centenárias Força de Submarinos e Aviação Naval, o Clube Naval não poderia deixar de mencionar e homenagear o Tribunal Marítimo, importante instituição que, em 5 de julho de 2024, completou 90 anos de existência⁽⁵⁾.

Todos os selos apresentados no presente artigo foram digitalizados dos capítulos “Força de Submarinos”, “Aviação Naval” e “Tribunal Marítimo”, da Coleção Temática do autor “A Marinha

PALAVRAS FINAIS

do Brasil e o Poder Naval Brasileiro: das Ideias da Escola de Sagres ao Século XXI”. ■

NOTAS

- (1) Site da Marinha do Brasil: <https://www.marinha.mil.br>
- (2) “os que são marinheiros até debaixo d’água”.
- (3) “No ar, os homens do mar!”
- (4) Trecho referenciado ao artigo publicado pelo Brig Ar (Ref°) Clóvis de Athayde Bohrer, “Raide Rio de Janeiro – Buenos Aires: Oito Histórias”.
- (5) Na RCN n° 410, ano 132, de ABR/MAI/JUN 2024, o Presidente do Tribunal Marítimo, V Alte (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa apresentou seu artigo “Tribunal Marítimo: 90 anos de exitosa singradura” relatando a história desse importante Tribunal.

* Capitão de Mar e Guerra (Ref°)

ALMIRANTE ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR

e as grandes transformações na Marinha do Brasil no início do século 20

Pedro Gomes dos Santos Filho *

Este artigo é uma síntese do trabalho vencedor do Concurso “Marquês de Tamandaré 2024”. A versão completa está disponível na Biblioteca do Clube Naval.



“Velho e bravo marinheiro, que nasceu para marinheiro, com o temperamento de marinheiro.” Esta frase, publicada pela *Gazeta de Notícias* em agosto de 1922, como homenagem por ocasião da escolha do seu nome para mais uma vez dirigir o Ministério da Marinha, retrata com fidelidade o Almirante Alexandrino Faria de Alencar.

Natural de Rio Pardo, Rio Grande do Sul, filho do Capitão do Exército Alexandrino de Mello Alencar e de D. Anna Ubaldina de Faria Alencar, nasceu em 12 de outubro de 1848, ofereceu sessenta anos de sua vida ao serviço naval e sua atuação como Ministro no início do século 20 o rela-

ciona com as grandes transformações na Marinha do Brasil nesse período.

A CARREIRA

A primeira fase começou em outubro de 1865, na esquadra em operações no Rio da Prata, como aspirante, menos de um ano após ingressar na Escola de Marinha, embarcado na Fragata “Niterói”. O Almirante Tamandaré, preocupado com sua pouca idade, determinou seu retorno ao Rio de Janeiro, a fim de concluir o curso. Em 30 de novembro de 1868, como guarda-marinha, retornou à Divisão Naval de Montevideu, na fase final da Guerra da Tríplice Aliança. Completou oito meses em serviços de guerra, sendo agraciado pelo Governo da República Oriental do Uruguai com a Medalha de Campanha do Paraguai.

Promovido a segundo-tenente em 1870, seguiu sua carreira, e a chegada da República vai encontrá-lo como Comandante interino⁽¹⁾ do Encouraçado “Riachuelo”. Na manhã de 17 de novembro,



Solar localizado na cidade de Rio Pardo, onde, a 2 de outubro de 1848, nasceu o Almirante Alexandrino. O solar, construído em 1790, fica na Rua Almirante Alexandrino, nº 1096. É uma edificação tombada e, atualmente, abriga o Museu Municipal Barão de Santo Ângelo.

Fonte: <https://www.marinha.mil.br/node/2640>



1868

Guarda-Marinha



1893/94

Capitão de Fragata



1899

Capitão de Mar
e Guerra



1903

Contra-Almirante



1913

Ministro da
Marinha

Fases da carreira – o navio é o Encouraçado “Aquidaban”
Imagem confeccionada pelo autor

Alexandrino, atendendo instruções do Almirante Wandenkolk, Ministro da Marinha, suspendeu com o “Riachuelo”, a fim de comboiar, até a Linha do Equador, o Vapor “Alagoas”, que conduzia D. Pedro II e a família imperial para o exílio na Europa.

A partir da eleição de Deodoro da Fonseca, em 1891, a instabilidade política do País se tornou mais acentuada, culminando com a deflagração da Revolta da Armada na madrugada de 6 de setembro de 1893. Alexandrino de Alencar, um dos revoltosos, assumiu imediatamente o comando do Encouraçado “Aquidaban”, portando-se com ousadia e bravura. Por três vezes forçou a barra do Rio de Janeiro, enfrentando o fogo das fortalezas florianistas. A participação de Alexandrino e do seu navio na Revolta da Armada terminou na noite de 15 de abril de 1894, quando o encouraçado, fundeado na Barra Norte de Santa Catarina, em Anhatomirim, foi atingido por um torpedo lançado pelo Caça-Torpedeiro “Gustavo Sampaio”, levando ao abandono do navio. Encerrado o combate no mar, Alexandrino não desistiu e continuou lutando em terra, integrado à coluna do General Gumerindo Saraiva.

Em 22 de outubro de 1895, apresentou-se na Legação do Brasil em Montevidéu, para anistia. Dois anos depois, foi reintegrado à Marinha, sendo nomeado Comandante Geral das Torpedeiras. Promovido a Capitão de Mar e Guerra, comandou o Encouraçado “Riachuelo”. Contra-Almirante,

foi nomeado Comandante da Divisão Naval do Norte e, fruto do excelente conceito conquistado junto à sociedade local, foi eleito Senador pelo estado do Amazonas. Tomou posse em maio do ano seguinte e começou a lutar pela reformulação do Programa Naval de 1904, proposto pelo Almirante Júlio de Noronha. Em junho, foi nomeado Ministro do então Supremo Tribunal Militar e, em 15 de novembro de 1906, assumiu o cargo de Ministro da Marinha, a convite do Presidente Afonso Pena. Alexandrino ainda seria nomeado mais duas vezes como Ministro, assessorando cinco Presidentes da República⁽²⁾.

Faleceu em 18 de abril de 1926, no cargo de Ministro da Marinha. Além das honras de Estado, ocorreram manifestações do Congresso Nacional, dos estados, de representantes estrangeiros, do Exército, da Marinha, de associações civis e, principalmente, da população do Rio de Janeiro, que lotou a Avenida Rio Branco para homenagear o excelso marinheiro.

AS ADMINISTRAÇÕES

Estrutura organizacional da Marinha

Durante a primeira gestão de Alexandrino (15 de novembro de 1906 – 15 de novembro de 1910) ocorreu a “Remodelação Administrativa da Marinha”, nome das várias modificações por ele efetivadas. Ao assumir novamente o Ministério (2

de agosto de 1913 – 15 de novembro de 1918), a estrutura moldada na sua primeira administração havia sido alterada pelo Almirante Marques de Leão. No início de 1914 promoveu o retorno a uma situação semelhante à que havia deixado em 1910.

Cerca de um ano após a sua posse como ministro pela terceira vez (15 de novembro de 1922 – 17 de abril de 1926), promoveu mais uma reformulação administrativa do Ministério, conhecida como “2ª Reforma Alexandrino”, sendo que as alterações realizadas nesse período receberam a influência da Missão Naval Americana, que chegou ao Rio de Janeiro em 1922.

A crítica principal às reformas era a excessiva centralização, que levava ao favorecimento de órgãos “protegidos”, em detrimento dos “adversários”. Alexandrino se defendia ponderando que de 1918 a 1922, quando não era Ministro, nada fora alterado.

Gestão de pessoal

A vontade de aprimorar os Corpos e Quadros de oficiais e praças foi demonstrada no primeiro período, por exemplo, dando novo regulamento ao Corpo de Marinheiros Nacionais. Ao assumir novamente a direção dos negócios da Marinha, em 1913, considerou quatro questões principais referentes à gestão de pessoal: necessidade do embarque, nova legislação sobre a Reserva Naval, rejuvenescimento dos quadros e lei de promoções. A Missão Naval Americana ajudou muito na solução dos problemas relativos ao pessoal.

Embora fossem suas prioridades e tenha apresentado propostas, nada de efetivo pôde ser realizado com relação ao rejuvenescimento dos quadros e à lei de promoções. A falta de ascensão na carreira persistiu como objeto de contundentes críticas à sua gestão de pessoal. A organização dos quadros de oficiais somente foi atingida por modificações de vulto em 1924.

Capacitação de pessoal e o Sistema de Ensino Naval

Em julho de 1907 criou oito Escolas de Aprendizes-Marinheiros, somando ao todo dezenove escolas, o que permitiu alcançar o efetivo de cerca de três mil alunos em 1910 (Dias, 1910), trouxe numerosos benefícios para a Marinha e foi de

grande valor social, considerando o alto grau de analfabetismo existente no País à época.

Para motivar as praças ao estudo, foi instituído o Prêmio Marcílio Dias, para os melhores alunos das Escolas de Aprendizes-Marinheiros e dos cursos de especialização das Escolas Profissionais. O prêmio ainda existe, concedido apenas aos aprendizes-marinheiros.

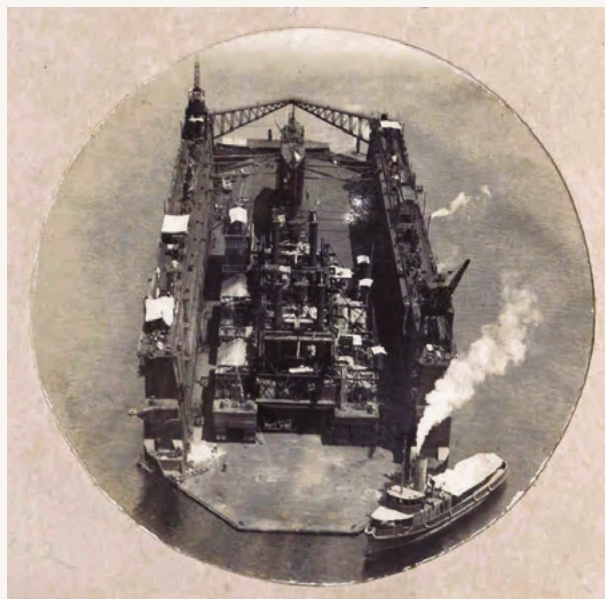
Em 11 de junho de 1914 foi inaugurada a Escola Naval de Guerra, com a presença do Presidente da República, e nesse ano a Escola Naval foi transferida para Angra dos Reis, RJ.

Criou, ainda, a Escola de Submersíveis e a Escola de Aviação Naval.

Aquisição de meios operativos

Com apoio do Barão do Rio Branco e com a brilhante atuação do Deputado Laurindo Pitta, foi aprovado, em 1904, o projeto de reaparelhamento da Marinha proposto pelo Almirante Júlio de Noronha, Ministro da Marinha. Mas, nova eleição levou Alexandrino novamente ao Ministério e, habilmente, justificou a necessidade de remodelação do Programa de 1904, favorecido pelas injunções diplomáticas e situação financeira favorável.

O novo programa permitia o aumento do deslocamento dos encouraçados e caça-torpedeiras



Em virtude da falta de um dique com capacidade de docar os encouraçados, foi adquirido um dique flutuante, batizado “Afonso Pena”. À época, o maior dique flutuante da América do Sul.

Foto: Arquivo da Marinha DPHDM



O Almirante Alexandrino, trajando o uniforme que leva seu nome, em companhia do Presidente Wenceslau Braz e de Santos Dumont, durante visita à Escola de Aviação Naval. Ainda se observa na primeira fila o Capitão de Mar e Guerra Thiers Fleming (esq.) e o Capitão de Corveta Aristides Guilhem. Ao fundo, uma aeronave Curtiss HS-2L, utilizada pela Aviação Naval de 1918 a 1923. A foto original foi tirada em novembro de 1918 por Jorge Kfuri, autor das primeiras fotografias aéreas do Rio de Janeiro.

Foto: Arquivo da Marinha DPHDM



Hidroavião Curtiss F (1916)
– primeira aeronave da
Escola de Aviação Naval. Três
hidroaviões foram adquiridos:
C1, C2 e C3 (C1 no mar).

Foto: Arquivo da Marinha
DPHDM

(destróieres) e a substituição dos cruzadores-encouraçados por esclarecedores mais rápidos. Permitia, ainda, a construção de um navio-mineiro e um pequeno navio destinado à hidrografia, em substituição ao navio-carvoeiro e ao navio-escola. Devido a vários fatores, o Programa ficou limitado a dois encouraçados *Dreadnought*, dois *scouts* (cruzadores-ligeiros ou leves) e dez destróieres, construídos em estaleiros ingleses, que chegaram ao Brasil em 1909 e 1910, ficando conhecidos como a “Esquadra de 1910”. Três submarinos seriam construídos na Itália, chegando ao País quatro anos depois. Em 1914 foram adquiridos três hidroaviões de instrução Curtiss F, modelo 1914, as primeiras aeronaves da MB.

A aquisição de meios na última gestão do Almirante Alexandrino deixou a desejar, principalmente se comparada à quantidade de navios que sofreram baixa no período de 1922 a 1926. A única aquisição de monta foi o Contratorpedeiro “Maranhão”, antigo navio inglês.

Em 1924 foi encomendado um submarino de esquadra, com capacidade de realizar minagem, considerado o primeiro submarino de combate da Marinha, o “Humaitá”, que teve sua quilha batida em 1925 e foi incorporado à Esquadra quatro anos depois.

Operações navais

Fazendo jus ao orgulho que tinha de ser marinheiro, quando Ministro pela primeira vez criou o lema “Rumo ao Mar”, recebido com muita simpatia dentro e fora da Marinha, que resumia seu programa de incentivo à movimentação dos navios e ao adestramento.

Durante a 1ª Guerra Mundial, organizou a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), enviada para combater na Europa.

A situação de grave instabilidade no País vigente no seu terceiro período impediu a volta do antigo programa “Rumo ao Mar” com o mesmo vigor, mas os navios sediados no Rio de Janeiro mantiveram o adestramento na área da Ilha Grande.

Concepção de emprego da Força Naval

Os ensinamentos colhidos na Batalha de Tsushima e a construção do *Dreadnought* inspiraram o Programa Alexandrino, que promovia alterações de vulto no Programa Júlio de Noronha, sem descartar a formação tática “Linha de Batalha”. Os encouraçados previstos deram lugar aos poderosos *Dreadnoughts*, dotados de bateria principal com canhões de 306 mm. Os cruzadores-encouraçados foram substituídos pelos cruzadores-ligeiros (*scouts*), de menor deslocamento e maior velocidade, para esclarecimento, cobertura do corpo principal e interceptação de forças ligeiras. Os destróieres de 650 toneladas, empregados para se contrapor, principalmente, aos navios menores providos de torpedos autopropulsados, desempenhariam o papel das torpedeiras com

maior eficiência por serem de maior porte, capazes de enfrentar o mar com maior desenvoltura.

O Programa Alexandrino atendia às concepções tática e estratégica vigentes e contribuía para as questões da diplomacia, pois à época o Brasil necessitava de respaldo militar para solucionar problemas de fronteiras ainda pendentes.

No derradeiro período dirigindo os negócios da Marinha, a concepção de emprego da Força Naval continuou praticamente a mesma da gestão anterior (1913-18). Entretanto, era necessário adquirir submarinos e navios-aeródromo. Lamentavelmente, as iniciativas no entreguerras foram tímidas, limitadas, no seu último período, às aquisições de aeronaves de bombardeio, reconhecimento e caça e à chegada do Submarino “Humaitá”.

Decididamente, a Marinha não chegaria preparada para o próximo conflito.

CONCLUSÃO

Não é exagero afirmar que o Almirante Alexandrino dirigiu a Marinha durante vinte anos, de 1906 a 1926, com breves interrupções. Mesmo quando não esteve à frente do Ministério, sua personalidade e as ações que empreendeu não deixaram que sua influência ficasse desvanecida. Também contribuiu o fato de que foram curtos os períodos das gestões dos outros ministros, tanto os militares, Marques de Leão, Belfort Vieira, Vespasiano Albuquerque e Gomes Pereira, quanto os civis, Raul Soares, Ferreira Chaves e Veiga Miranda. Pode-se afirmar, com pequena margem de erro, que, considerando tudo o que foi realizado, o período de doze anos, oito meses e quatorze dias realmente correspondeu a duas décadas. Sem dúvida, pelo que foi relatado neste trabalho, pode-se concluir que o Almirante Alexandrino foi o maior responsável pelas grandes transformações na Marinha do Brasil no início do século 20.

De tão importantes, essas transformações perduram até as primeiras décadas do século 21, pois organizações militares criadas nas suas reformas ainda exercem praticamente o mesmo papel com que foram concebidas há mais de cem anos, como a Escola de Guerra Naval, exemplo mais marcante dada a sua importância para a Marinha.

No setor de pessoal, ações em proveito da maior rapidez no fluxo de carreira, do aprimora-

mento dos Corpos e Quadros de oficiais e praças e da organização da Reserva Naval permitiram uma melhor estrutura. A fusão dos oficiais de convés com os de máquinas em um só Corpo, a criação de Escolas de Aprendizes-Marinheiros por todo o País, a estruturação do preparo intelectual dos oficiais em três fases (formação, aperfeiçoamento e altos estudos), a modernização das escolas profissionais e os prêmios escolares estão incluídos nas acertadas ações do Ministro Alexandrino, a quem se deve, ainda, a criação da Aviação Naval e da Flotilha de Submersíveis, iniciativas de valor incomensurável para a Marinha do Brasil.

A política do “Rumo ao Mar” serviu para motivar a Marinha, evitando a vida inerte e burocrática dos portos, que tanto prejudica a disciplina e a profissionalização. Com relação à concepção de emprego da Força Naval, embora haja opiniões divergentes, muitos estudiosos afirmam o acerto do Programa de 1906, pois seus navios se adequavam às concepções tática e estratégica predominantes e contribuíram efetivamente para a política externa brasileira.

As críticas são válidas em certa medida, entretanto, comparadas com as homenagens recebidas por Alexandrino, perdem seu elã. Em 1940 foi erguido um imponente monumento em sua memória no Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro, e seu nome foi eternizado ao batizar navio, ruas, ponte, organização militar, uniforme, revista,



Durante a sua 2ª administração, o Ministro Alexandrino adquiriu os primeiros submersíveis Classe “Foca” (F1, F3 e F5), além do Tender “Ceará”.
Fonte: 100 anos da Força de Submarinos (2014); tela de Miranda Júnior, 1975

clube, prêmio, taça esportiva e até explosivo, defesa do Almirante e cientista Álvaro Alberto, ao solicitar a mudança de nome do explosivo por ele inventado Super-Rupturita para Alexandrinita.

Este trabalho chega ao seu final como começou, citando outra frase do mesmo artigo do jornal *Gazeta de Notícias*, de agosto de 1922, em homenagem a Alexandrino: “... se a vida do Almirante Tamandaré é a própria história da Marinha Imperial, a do Almirante Alexandrino o é da República”. ■



Em fevereiro de 1915 foi inaugurada a Ponte Pênsil “Alexandrino de Alencar”, que ligava o Hospital Central da Marinha e o Batalhão Naval, ambos localizados na Ilha das Cobras, ao continente. A ponte foi batizada em homenagem ao ministro, que ordenou a sua construção, a fim de resolver o problema do transporte de pessoal e material entre o Arsenal de Marinha e a Ilha das Cobras.

Foto: Arquivo da Marinha DPHDM



Jornal O Paiz,
edição de 19 de abril de 1926, notícia o
falecimento do Almirante Alexandrino.
Fonte: BN Digital



Sala Almirante Alexandrino – gabinete do Comandante da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará, 1917.

Observa-se a foto do ministro em destaque.

Foto: Arquivo da Marinha DPHDM

NOTA

(1) O comando era interino porque o comandante do navio deveria ser capitão de fragata e Alexandrino era capitão-tenente. Ainda não havia na Marinha brasileira o posto capitão de corveta, criado em 1906.

(2) O Presidente Wenceslau Braz ficou afastado um mês por motivo de doença, assumindo o Vice-Presidente, Sr. Urbano Santos. Assim, a rigor, Alexandrino assessorou, como Ministro, seis Presidentes da República.

REFERÊNCIAS

ALENCAR, Carlos Ramos de. *Alexandrino, o Grande Marinheiro (1948-1926)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

CAMINHA, Herick Marques. Estrutura Administrativa da Marinha na República. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985, v. 5, II, p. 13-66.

CAMINHA, Herick Marques. Estrutura Administrativa do Ministério da Marinha na República. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997, v. 5, IB, p. 9.

DIAS, Arthur. *Nossa Marinha: notas sobre o renascimento da marinha de guerra do Brasil no quadriênio de 1906 a 1910*. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1910.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997.

MARTINS, Hélio Leôncio. Operações. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985b, v. 5, II, p. 121-143.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. A Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001, v. 4, p. 179-186.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

* Capitão de Mar e Guerra (Ref°), vencedor do Concurso Marquês de Tamandaré, edição 2024.

A história de um VELHO MARINHEIRO

Jaime Florencio de Assis Filho *

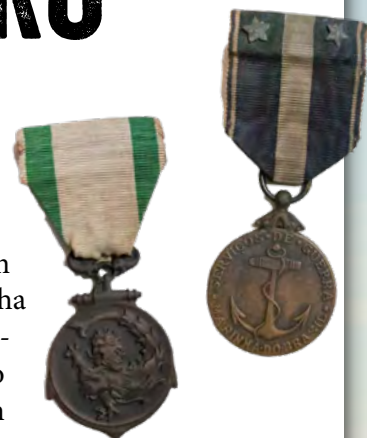
O ano era 1925, dez anos após a pior seca no Nordeste, retratada no livro “O quinze”, da escritora cearense Rachel de Queiroz. A situação no Ceará não diferia muito do quadro descrito pela famosa escritora. Árvores secas e gravetos espalhados pelo solo rachado e presença do carcará, ave nativa, à procura de uma vítima da falta de água e alimento.

A 7 de março daquele ano, na região de Riacho dos Porcos, nascia um menino que viria a se tornar marinheiro e que, nos anos 2010, nos contou sua trajetória de vida, desde a infância até 1965, ano em que entrou para os quadros de reservistas da Marinha do Brasil. Infância parecida com as das crianças de interior de nossos dias. Limitado à área ao redor do velho açude construído pelo avô, aprendeu desde cedo a trabalhar com a terra e com a criação de galinhas, porcos e bodes. A escola oficial ficava a muitas léguas de distância⁽¹⁾, assim, sua escolaridade se deu na casa do avô, que contratava professor para lecionar às crianças o básico da língua portuguesa e matemática. Diversão resumia-se a caçar passarinhos montando arapucas e andar de jumento. Nas horas de folga, repetidamente, o futuro nauta ajudava o velho pai na roça. Oportunamente, cansados daquela mesmice, os mais ambiciosos se arriscavam a deixar o local à procura de uma vida melhor em outras paragens.

Alheio a tudo que se passava no mundo, no interior cearense só se tinha conhecimento que

uma guerra estava em andamento em algum lugar do planeta. Tinha dezoito anos incompletos quando o governo brasileiro declarou, em agosto de 1942, estado de beligerância contra as potências do eixo. Nesse momento soube que um conhecido da família deixaria o interior para se alistar na Marinha. Mesmo sem ter completado o antigo grau Primário, mas, ávido para progredir na vida, externou a vontade de entrar para a Marinha. Bastava realizar um ditado e resolver alguns problemas matemáticos. Era o bastante. Seu pai estava pelo Maranhão quando partiu para Fortaleza a fim de alistar-se na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará (EAMCE). Retornou depois, para recolher a assinatura do pai, pois ainda não atingira a maioridade, e cumprir os preceitos legais de documentação etc. A um novo chamado, submeteu-se a exames de saúde e aguardou notícias para a convocação, ocorrida em dezembro de 1942. Em 15 de janeiro de 1943 foi matriculado.

A EAMCE recrutou 142 candidatos a grumete. Seu efetivo tinha pouco mais de trinta militares, contemplando um oficial, como Comandante, e uma quantidade limitada de subo-



Medalha da Força Naval do Nordeste e Medalha de Serviços de Guerra

Acervo do autor

ficiais e sargentos, a mão de obra que conduziria o curso. Não existia médico a bordo. Quem provia o atendimento na área da saúde eram os enfermeiros, os mesmos que conduziram o processo de avaliação médica dos recrutados.

O curso de aprendiz-marinheiro durava algumas semanas, sendo que as disciplinas, quase todas teóricas, versavam sobre telegrafia, sinalização, máquinas, caldeiras, canhões, metralhadoras, torpedos etc. As aulas práticas ficavam restritas às sessões de educação física e marinaria, esta, para a prática de nós e voltas.

O curso findou em julho de 1944, quando os grumetes juraram Bandeira e foram designados para as bases e navios da Armada localizados no Nordeste. Segunda Guerra Mundial (2ª GM) em andamento e o então grumete foi designado para servir na Base Naval de Natal ⁽²⁾, apresentando-se em 23 de julho. Lá se deu continuidade às instruções e treinamento dos grumetes recém-chegados. Foi mandado para o setor de eletricidade e aos poucos foi se familiarizando com o assunto, simplesmente com a técnica do “vendo e fazendo”. Em 26 de agosto foi incorporado no Corpo de Praças Subalternas da Armada, no Quadro Suplementar no Serviço Geral de Máquinas, pelo prazo de oito anos, contando antiguidade na data de final de curso, recebendo o número de corpo 43.5056.3.

Seu tempo de serviço em Natal durou pouco mais de um ano, pois o Comando Naval do Nordeste (CNN) precisava de eletricitas em Recife e antes do término da 2ª GM foi designado para embarcar no Tender “Belmonte”, adaptado para a execução de reparos de navios da Força Naval do Nordeste (FNN). Deslocou-se para Recife em fevereiro de 1944, no Rebocador “Laurindo Pitta” ⁽³⁾, e apresentou-se ao Comando da FNN, que o encaminhou para o “Belmonte”, atracado “*ad aeternum*” no porto de Recife.

Designado para o setor de eletricidade, colaborava nos reparos de equipamentos dos navios escoltas partícipes dos comboios destinados a Trinidad e Fernando de Noronha. Grande parte



Tender “Belmonte” – durante a 2ª Guerra Mundial, o navio foi o capitânia da Esquadra, tender e oficina da Força Naval do Nordeste
Foto: Flickr MB

do material de reparo era provido pela 4ª Esquadra norte-americana, cujos estoques ficavam na área do Pina, em Recife, para atender ao esforço de guerra de seus navios. A bordo aperfeiçoou suas experiências com a eletricidade e seus desdobramentos. Aprendeu muito no curso de eletricidade ministrado nas salas da Escola de Aprendizes- Marinheiros de Pernambuco, bem como nas oficinas americanas, com a prática de conserto de motores, enrolamentos etc. A licença para terra era dia sim, dia não, com regresso até 23h. Nos dias de chegada dos escoltas não havia licença.

Em abril de 1945, apresentou um quadro de dores nas costas, diagnosticado como problema de coluna vertebral, ficou internado, por seis meses, no Hospital Centenário⁽⁴⁾, em Recife. Durante esse tempo, teve o seu nome publicado no *Diário de Pernambuco* como um dos naufragos do Cruzador “Bahia”, hospitalizados no mesmo local. De lá embarcou no “Jaceguai”⁽⁵⁾ em outubro, para ser baixado no Hospital Central da Marinha (HCM), no Rio de Janeiro, onde permaneceu até fevereiro do ano seguinte. Na travessia dormia nas macas, que ao amanhecer deviam ser dobradas e amarradas nas anteparas das cobertas, ensejando no futuro o nome de um prato da culinária naval chamado de maca ferrada – o bife a rolê.

Uma vez declarado “apto sem restrições”, foi convidado a passar uns tempos no Sanatório Naval de Nova Friburgo, para recuperação, uma prática da época. De volta para o Tender “Belmonte” tomou conhecimento de que já não mais pertencia à sua guarnição. Esteve a ponto de ser desligado da corporação. Após o fim da guerra,

o “Belmonte” retornou ao Rio de Janeiro, contudo, sem a caderneta-registro (CR) do militar, que, para todos os efeitos, ainda se encontrava baixado no hospital. Pelas normas vigentes à época, todo militar ausente da sua unidade por mais de seis meses tinha que ser desligado, fato ocorrido após a transferência para o HCM. Seus documentos foram entregues ao CNN e posteriormente para o Quartel de Marinheiros (QM), localizado na Ilha do Osso, no Rio de Janeiro. Isso não só atrapalhou a vida do marujo 2ª classe, como o fez ficar sem receber o pagamento nos meses finais de 1945, pois numerário que caísse em exercícios findos era considerado dinheiro perdido.

Localizada a sua CR, foi servir no QM⁽⁶⁾, onde ficou por três meses, até ser designado, em abril de 1946, para servir na Escola Naval (EN). Foram duros e longos esses meses no QM. Envergando as divisas de marinheiro 2ª classe e com todos os seus problemas de pagamento e fardamento resolvidos, o jovem militar se apresentou na Escola Naval, na Ilha de Villegagnon, sem ter a mínima noção do que ela, um dia, tivesse representado na história do Brasil. Segundo ele, a ilha, nas horas de expediente, era um lugar deserto, devido à pequena tripulação e poucos aspirantes⁽⁷⁾. O regresso para bordo para muitos era feito a pé, em grande parte cruzando a pista do aeroporto, por ônibus da Praça XV ou lancha da Praça Mauá.

Esse era o cenário da nova residência do jovem marujo, solteiro e sem família próxima, morando a bordo. Sendo eletricista, foi para a divisão de máquinas da EN, que resolvia as pannes da lavanderia, em grande parte devido ao uso constante do ferro de engomar. Mas também dava serviço de rancho, onde descascou muita batata. Encarregava-se também, como eletricista de serviço, de ligar e desligar as lâmpadas dos corredores dos aspirantes e vias da parte baixa da ilha.

Em 1948, vivenciou a crise gerada pela conduta de alguns oficiais responsáveis pela formação dos aspirantes, que redundou na baixa volun-

tária de quase todo o Corpo de Aspirantes, em caráter de solidariedade a uns poucos aspirantes que se sentiram injustiçados no julgamento do então Diretor da EN por faltas cometidas. Isso deixou a Escola ainda mais vazia, situação que perdurou por vários meses, a ponto de a piscina dos aspirantes ficar liberada para uso da guarnição. Foi então que cometeu a sua primeira falta disciplinar. Não percebeu que o “plano de dia” tinha publicado o término da concessão de uso da piscina pelos praças e foi flagrado por um aspirante. Com o seu nome no “livro de castigo”, recebeu uma repreensão em audiência com o Vice-Diretor, Capitão de Mar e Guerra Jorge do Paço Mattoso Maia⁽⁸⁾.

Enquanto morou na EN, após o expediente pegava siri na ponte dos barcos, usando como iscas pedaços de pelanca obtidos na cozinha. Duas vezes por semana, pelo menos, enchia a panela de siri e levava para cozinhá-los. Depois chamava os amigos e formavam uma roda em torno da panela. Nos finais de semana, já dispensado dos serviços nesses dias, com pouco dinheiro e muito tempo para pensar besteira, fazia incursões noturnas nos coqueiros da ilha, deveras cobiçados pela marujada, que, quando abarrotados, criavam um cenário que o transportava para sua terra natal.

Se tirar coco era proibido, nada havia escrito quanto a beber sua água no alto do coqueiro. E foi assim que ele ficou sócio dos coqueiros. Maceteado na arte de subir nas palmeiras, assim o fazia de posse de uma pequena faca, que lhe auxiliava na faina em si, ajeitando-se lá no olho do coqueiro. Abria com rara habilidade os cocos, bebia a sua água e os deixava lá por cima sem deixar vestígios. Um dia o coco vazio caía sem dar na pinta que tivera a sua água sugada. E assim prosseguia sua vidinha.

Com o tempo fez amizade com dois companheiros, que se cotizaram para alugar um quarto no centro do Rio de Janeiro, nas proximidades da Praça Mauá, na região conhecida como Morro da Conceição, localizado por detrás do

edifício “A Noite”. Era um compartimento da casa de uma família portuguesa, localizada na rua do Jogo da Bola 61 – bairro Saúde, local de moradia de gente humilde sem grandes posses.

O soldo era muito pequeno, no entanto, tinha que mandar alguns numerários para os pais, mas também logo despertou nele a febre das compras e a primeira delas foi um relógio Mido, que absorveu boa parte de seu parco salário. Embora o dinheiro lhe fosse bastante curto, haja vista suas obrigações, ainda lhe restavam uns trocados e tempo para namorar na Quinta da Boa Vista, lugar ideal para conquistar ou para levar as pequenas para um passeio. Trata-se dos anos 1940, portanto, era difícil conquistar meninas de família, logo, o jeito era se aproximar das moças humildes, egressas de outras regiões, que vinham para o Rio de Janeiro arrumar trabalho para viver e ajudar, também, os seus familiares distantes.

Amante da profissão de eletricista, procurou aumentar seus conhecimentos fora da Marinha. Para isso se inscreveu no curso de Técnico em Eletricidade do SENAI de Benfica, com duração de três anos. Diariamente utilizava as composições de trem da Central do Brasil, que faziam uma parada na estação de Triagem, bem próxima da escola.

A 1º de abril de 1948 foi promovido a cabo, iniciando a corrida para a promoção a terceiro-sargento, que, a seu ver, dependeria de ter em sua CR um período de embarque. De certa forma, lhe incomodava a ideia de chegar a terceiro-sargento sem vivência a bordo de um navio de guerra, não obtida no “Belmonte”, uma vez que o navio nunca desatracou e se fez ao mar enquanto nele serviu. Tratou, portanto, de encontrar uma maneira de embarcar. Como não tinha “cocha”⁽⁹⁾, o melhor que pôde fazer foi arranjar uma troca com um amigo, seu conhecido que mais tarde se tornaria seu compadre – o França, que servia no navio “Bocaina” e aceitou feliz da vida a permuta que lhe era proposta, realizada sem maiores problemas nem entraves adminis-

trativos. O França foi para a EN e o Cabo Jaime se apresentou para servir na Esquadra, em 8 de abril de 1949.

O “BOCAINA” ⁽¹⁰⁾

No dia 11 de abril de 1949, o Cabo entregou no Portaló do “Bocaina” sua CR, iniciando uma nova fase de sua carreira marinha. A tranquilidade que tinha na EN logo se transformaria em pesadelo. O navio passava a maior parte do tempo em exercícios fora do Rio de Janeiro, provocando um arrependimento profundo. Todavia, mais tarde, essa decisão lhe permitiu uma indicação para uma comissão no exterior.

Em um mês, o navio despendia, praticamente, vinte dias em manobras e exercícios de tiro na área da Ilha Grande, RJ. Atracavam todos os dias em Angra dos Reis e repetidamente realizavam os mesmos exercícios, em sua maioria exercícios de tiro com alvo rebocado. De licença em Angra dos Reis, em 1949, pode-se imaginar o que fazer de entretenimento na cidade. Nada além de frequentar o cine Araribóia, a única opção de lazer da marujada. Na sua primeira licença, a sessão cinematográfica foi interrompida, as luzes foram acesas e um funcionário do cinema bradou em alto e bom som: “Guarnição do Bocaina comparecer a bordo, agora!”.

O navio havia recebido a tarefa de demandar o arquipélago de Abrolhos, no litoral baiano, bastante conhecido nas lides marinheiras pelas constantes condições adversas de mar, para auxiliar no salvamento de uma chata que se encontrava à deriva. Daí, percebe-se, nitidamente, a dificuldade que a Marinha tinha àquela época na



Contratorpedeiro de Escolta “Bocaina” (Be-8 e, posteriormente, D22)
Foto: Arquivo da Marinha

condução desse tipo de tarefa, a ponto de ter que deslocar um navio distante a, pelo menos, dois dias de navegação. O “Bocaina”, um navio relativamente novo, com 1.309 toneladas de deslocamento, tinha apenas seis anos de operação ⁽¹¹⁾ e desenvolvia quatorze nós com facilidade.

Próximo da chegada ao local de socorro, o mar não estava calmo e esse dia se notabilizou por se transformar no verdadeiro batismo de fogo do Cabo Jaime, recém-apresentado, aos encantos do reino de Netuno. Mareado, mas com fome, resolveu encarar o rancho – sopa. Até aí tudo bem. Entretanto, com o jogo do navio, acabou sacrificando as cobertas de beliches utilizando o balde de plantão. Outros colegas, já acostumados, descansando ou dormindo, aguardavam nas cobertas o próximo quarto de serviço. Cambaleante, subiu as escadas com o balde na mão para levá-lo para o banheiro. Nesse momento difícil na vida de um mareado, a primeira coisa que lhe veio à mente foi a sensação de arrependimento pela permuta de comissão efetuada com o amigo, que, agora, certamente, se deleitava com as facilidades e o conforto proporcionados pela EN.

Nesse esquema de viagens não teve mais condições de continuar os estudos no SENAI e, portanto, trancou sua matrícula para nunca mais voltar.

A bordo, foi designado para trabalhar na Praça de Comunicações Interiores – PCI. O trabalho não era e nunca foi problema para ele. O que mais lhe incomodava mesmo, e isso durou praticamente todo o tempo em que serviu embarcado, foi o balanço do navio, pois em dias de mares revoltos ficava assustado com as pancadas que o mar dava no costado, na altura onde ficava a sua área de trabalho – a PCI, localizada bem próxima ao porão do navio. “Parecia que tudo ia rachar” dizia ele.

Do folclore naval, umas histórias verdadeiras e outras não, contava-se que durante um certo tempo, antes do seu embarque, o “Bocaina” ficou conhecido como o “pinto sujo”. Sua guarnição era desleixada e o navio vivia mal apre-

sentado, até que um dia a voga ⁽¹²⁾ mudou, com a chegada de um novo comandante, disposto a acabar com a malandragem e mudar o apelido do navio. A licença, por exemplo, passou a ser concedida somente após as 17h. Outros apertos se fizeram necessários para, enfim, colocar o navio “nos eixos”, resultando na indicação do navio para uma viagem ao Rio Grande do Sul, o que possibilitou um acréscimo no bilhete de pagamento referente a uma ajuda de custo.

A 1º de janeiro de 1950 chegou a esperada promoção a terceiro-sargento. A não ser pelo aumento no soldo, nada mudou a bordo. Continuou na mesma função, além das tarefas adicionais de arriar o odômetro quando o navio suspendia, consertar os telefones autoexcitados após as manobras de postos de combate etc. Entre os seus comandantes lembrados na época desta entrevista, um foi o então CC Áureo Dantas Torres.

A bordo do “Bocaina”, serviu quase três anos, tempo interrompido devido à indicação de seu nome para compor a primeira guarnição do Cruzador “Barroso”, que havia entrado na fase de recebimento, na cidade de Filadélfia, nos Estados Unidos da América. Entre prós e contras, entendeu que o embarque no “Bocaina” não foi tão ruim assim. Teria sido escolhido para compor a guarnição de um navio de guerra se estivesse servindo ainda na Escola Naval?

Dirigiu-se para Filadélfia embarcado no Navio-Escola “Duque de Caxias”, que cruzou a barra da Baía de Guanabara no início de abril de 1951, fazendo uma única escala em Trinidad e Tobago. Uma vez atracado em Filadélfia, desembarcou no mesmo dia para se apresentar ao Cruzador “Barroso”, em 23 de abril.

O CRUZADOR “BARROSO”

O tempo de embarque no “Barroso” foi de 1951 a 1959. Nele trabalhou na Divisão de Eletricidade, tendo sido promovido a 2º e 1º Sargento, respectivamente, em 1952 e 1954, e

nomeado a Suboficial em 1956, promoções metóricas. Foi um tempo bom, dizia ele, época que o navio estava em boas condições, tanto que era capaz de ir e voltar a Santos no mesmo dia. Os exercícios de tiro eram constantes e, quando empregava as torretas de 152 mm, aumentavam os seus afazeres, pois logo após tinha que rever inúmeras panes nos quadros elétricos danificados pelos troar e vibração do navio.

Como momentos marcantes a bordo, podemos resumir na participação do cruzador nas comemorações da coroação da Rainha Elizabeth II, quando aportou em Southampton. Na sequência, o comando recebeu ordem de aportar em Le Havre, para recolhimento dos restos mortais da Princesa Isabel e seu marido, o Conde D'Eu.

Em 1955, vivenciou o drama passado com o Cruzador “Tamandaré” na crise gerada após a doença do Presidente Café Filho – a Novembro.

Depois dos vários anos no “Barroso”, a sua próxima comissão foi o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), cujas instalações hoje em dia são ocupadas pela Casa do Marinheiro, na Avenida Brasil, no Rio de Janeiro. Com o início da transferência do CIAAN para São Pedro da Aldeia, RJ, passou a servir na embrionária Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia, até 1965, quando solicitou a sua transferência para a Reserva.

Daquele ano, até 2021, quando faleceu, aos 96 anos, praticamente não exerceu funções na vida civil (apenas seis meses em Fortaleza – CE, como encarregado do setor de eletricidade dos recém-implantados ônibus elétricos – os famosos “chifrudos”). Dedicou-se a fazer pequenas viagens para algumas cidades do Brasil, a ler o seu jornal e ver crescer filhos, netos e bisnetas. Em seu casamento, teve três filhos, todos formados pela Escola Naval. Em resumo, esta foi a vida desse velho marinheiro, meu amado pai, Suboficial Jaime Florencio de Assis.⁽¹³⁾ ■

NOTAS

- (1) Uma légua corresponde a 4.828,03 metros.
- (2) Futura Base Almirante Ary Parreiras.
- (3) Participou da 1ª GM. Atualmente atracado no Espaço Cultural da Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro.
- (4) Como a Marinha não tinha um hospital naval em Recife, foi firmado um contrato com esse estabelecimento.
- (5) Ex-Flexa, ex-mineiro inglês HMS *Fairfield*, da classe *Racecourse*. Incorporado à MB em 1937. Era um navio hidrográfico, transformado em corveta para atender às necessidades da guerra.
- (6) Organização militar vista como local dos “maus caracteres” e de todos os militares com pendências com a justiça e pendências médicas.
- (7) Na época a EN formava, anualmente, trinta Guardas-Marinha.
- (8) Mais tarde foi Ministro da Marinha. Em 1994, um Navio de Desembarque de Carros de Combate foi batizado com o seu nome.
- (9) Ato de proteger/favorecer.
- (10) Navio-escolta da classe Bertog (Be8), transferido por empréstimo ao Brasil pelos Estados Unidos da América (EUA), de acordo com “land lease act”, foi incorporado à MB em 20 de março de 1945.
- (11) O “Bocaina”, ex DE-174 Marts foi incorporado à USN em 3 de setembro de 1943.
- (12) velocidade da remada ditada pelo patrão aos remadores em uma embarcação a remos. No texto, tem o significado de cumprir com rigor as determinações do comandante do navio.
- (13) Em função da legislação da época, ao ser transferido para a Reserva da Marinha foi promovido a Primeiro-Tenente.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº-FN)



Cruzador “Barroso”
Foto: Flickr MB



Fonte: www.navy.gov.au

A EMPREGABILIDADE DE NAVIOS CLASSE *HEAVY LIFT* PARA LOGÍSTICA E MANUTENÇÃO E SUA APLICAÇÃO EM MEIOS MILITARES

Bruno Assis de Lima *

O presente artigo tem como propósito apresentar a classe de navios *Heavy Lift* (HLS), já amplamente empregados no mercado marítimo, propondo alternativas viáveis para sua empregabilidade, com ênfase principal em operações de cunho militar. A versatilidade desta classe de navio permite uma vasta gama de aplicações. Atualmente, temas como docagem, manutenção, reparo e logística estão em constante evidência devido ao alto nível de demanda das marinhas de todo o mundo. A manutenção desses meios é de essencial importância para a preparação e emprego do Poder Naval.

A implementação de um navio desta classe em uma frota ou esquadra permite sua utilização como um dique flutuante, por exemplo, sendo capaz de realizar o transporte de outros navios ou estruturas flutuantes. Vislumbrando-se a incorporação de um meio com essas características, além

dos serviços de manutenção, reparo e transporte, torna-se possível realizar missões em conjunto com outros órgãos ou empresas, além de apoiar os meios militares existentes e os que ainda serão incorporados.

INTRODUÇÃO

Atualmente, o mercado de transporte náutico, especialmente no que se refere aos navios da Classe *Heavy Lift* (HLS), está em constante crescimento. O setor de transporte marítimo de cargas pesadas mantém uma demanda massiva, impulsionada por indústrias como a naval, *offshore*, construção civil e petrolífera. Companhias como Petrobras, ExxonMobil e Chevron são exemplos de empresas que utilizam esses navios para transporte de plataformas, módulos de produção e refino de petróleo, além de outros equipamentos relacionados às suas áreas de atuação.

Os navios utilizados nessas operações são robustos e suas tripulações são compostas por pessoal especializado, capacitado em diversas áreas como bombas, docagem e soldagem, possuindo um portfólio de vasta experiência.

HLS: UMA VISÃO GERAL

Esses navios foram inicialmente concebidos para atender a demanda de transporte de cargas pontuais. O conceito surgiu em meados dos anos 1970, conforme descrito por LAMB, impulsionado pelo crescimento da indústria petrolífera ao redor do globo. Atualmente, esses navios são utilizados para o envio de mercadorias pesadas que não podem ser transportadas por navios convencionais, até o transporte de outros navios pelo mundo. Desde então, a utilização desta classe de navio tem aumentado significativamente. O que os diferencia dos navios convencionais de transporte é a sua capacidade de lidar com cargas que, de outra forma, poderiam comprometer a integridade estrutural do casco. O transporte realizado por um HLS muitas vezes utiliza técnicas avançadas de engenharia e design, tendo como propósito o transporte de cargas não padronizadas, com finalidades distintas.

Outro fator relevante, conforme dados apresentados por LAMB, é que a quantidade de navios desse tipo no mundo é de aproximadamente oitenta navios (dados de 2003). Notou-se também, nesse período, uma tendência de transformação de navios mercantes em HLS, como a conversão de navios petroleiros e graneleiros, que devido às suas dimensões se adequam às características necessárias para tais modificações.

Os HLS são classificados em quatro classes principais de acordo com suas respectivas categorias:

- navios de carga padrão – essa categoria contempla maquinários diversos, equipamentos portuários, locomotivas, guindastes, pequenas embarcações etc.;
- navios de carga de convés aberto – estes navios podem transportar módulos de plataformas de petróleo, guindastes, equipamentos não flutuantes diversos etc.;
- navios doca – podem transportar containers, guindastes, iates e embarcações de médio e pequeno porte etc.; e
- navios semissubmersíveis – navios, plataformas de petróleo semissubmersíveis, barcas, equipamentos *offshore*, diques flutuantes, navios militares etc.

Este artigo tem como principal enfoque a classe de HLS Semissubmersíveis. Essas embarcações em particular são caracterizadas por possuírem um amplo convés aberto e por serem capazes de submergir parte do casco de modo a permitir que outros meios sejam capazes de flutuar sobre a área de convés submerso, possibilitando, assim, a montagem e ajustagem de berços ou picadeiros para realização de docagem para transporte e até mesmo reparo de outras embarcações.

ATUAÇÃO LOGÍSTICA E MILITAR

Em relação à logística, a operacionalidade de um HLS Semissubmersível atende a diversos requisitos de transporte. Essas embarcações são capazes de docar e transportar outras embarcações em diferentes condições de operação, podendo realizar missões de apoio e transporte de materiais dos mais variados tipos e características. Em termos práticos, seria possível utilizar essa classe de embarcação para missões humanitárias, que recentemente se mostraram de extrema importância devido à pandemia, além de poderem ser empregadas em situações de calamidades dentre outras circunstâncias adversas.

Esses navios desempenham funções semelhantes às de um dique flutuante, mas com a vantagem de se locomoverem enquanto transportam a embarcação docada em seu convés principal para um estaleiro de reparo ou realizarem o reparo estando docados no próprio navio.

EXEMPLOS PRÁTICOS DE OPERAÇÕES MILITARES

Em 2010, o estaleiro espanhol Navantia entregou à Marinha australiana o Porta-Helicópteros Multipropósito Cambera (HMAS Cambera) para comissionamento e instalação de superestrutura na Austrália. Destaca-se a utilização de um HLS para o transporte do casco de 230 metros de comprimento e deslocamento de 28.000 toneladas, percorrendo aproximadamente 13.000 milhas náuticas. Estima-se que o custo

total do porta-helicópteros gire em torno de US\$ 1,5 bilhão.

O emprego dessa classe de navios está se tornando cada vez mais comum devido às inúmeras operações realizadas por marinhas ao redor do mundo. As marinhas da Inglaterra e dos Estados Unidos da América, por exemplo, têm contratos de afretamento de navios dessa classe com empresas como SEAWAY e Cormorant Shipholding Corporation, que operam em regime de apoio aos navios dessas esquadras.

CUSTOS E EXEMPLOS DE RESGATE

Os custos associados às operações de resgate e transporte de meios militares variam de acordo com a complexidade e disponibilidade do HLS adequado para o emprego. Estudos realizados pelo Centro de Projetos Navais norte-americano (CISD) indicam que foram gastos aproximadamente US\$ 5,1 milhões para o transporte do Destroier USS Cole, alvo de ataque terrorista no Iêmen em 12 de outubro de 2000. Em 11 de ou-

tubro de 2017, um abaloamento com um navio mercante causou avaria grave no Destroier USS John McCain, resultando em gastos de cerca de US\$ 4,5 milhões para o transporte da embarcação, que se encontrava a leste do Estreito de Malaca, até um estaleiro de reparos em Singapura. Essas manobras evitaram a perda dos referidos meios, avaliados em cerca de US\$ 700 milhões e US\$ 500 milhões, respectivamente.

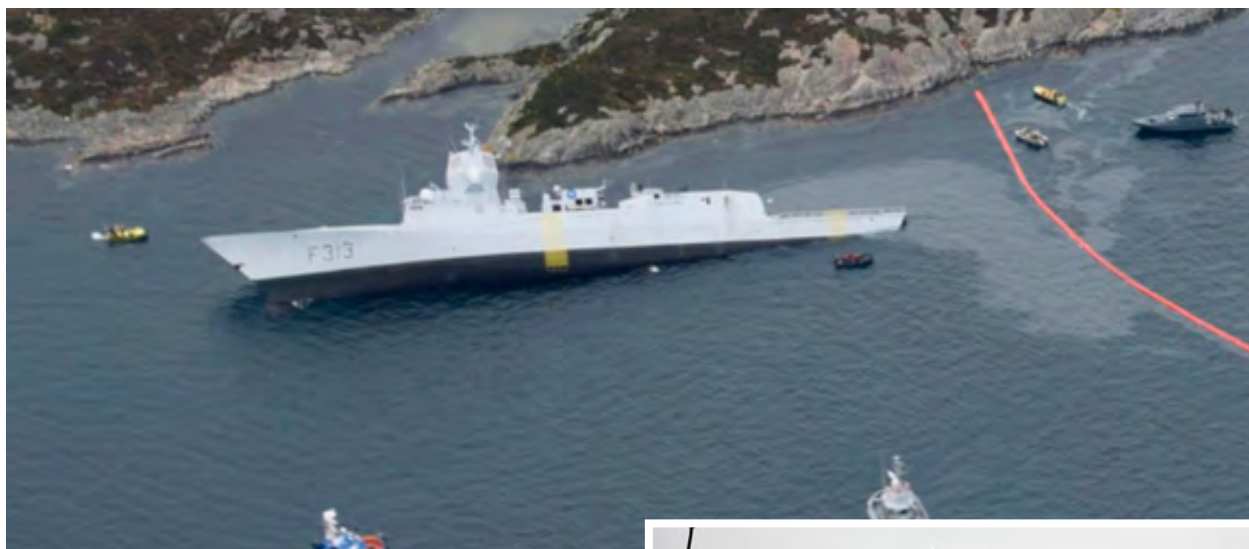
Outro incidente envolvendo um navio militar ocorreu em novembro de 2018, quando um navio-tanque colidiu com a Fragata HNoMS Helge Ingstad, pertencente à Real Marinha da Noruega, que retornava à sua base após exercícios. Não houve tempo hábil para resgatar a embarcação, resultando em sua perda e um prejuízo estimado em US\$ 1,4 bilhão. A fragata tinha menos de dez anos de atividade.

VANTAGENS E MULTIFUNCIONALIDADE

A diversidade de manobras que o HLS pode realizar dentro do cenário logístico abre possibi-



Fonte: www.defesanet.com.br



Fonte: <https://www.navalnews.com>

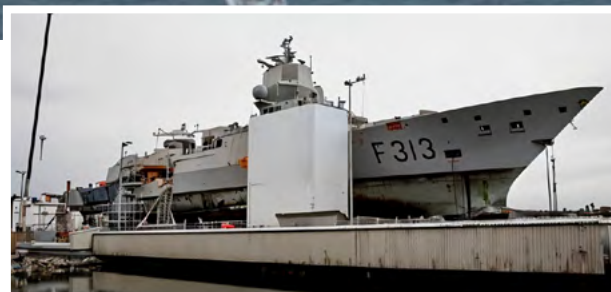
lidades de emprego para missões de treinamento em diferentes segmentos, conforme a multifuncionalidade proporcionada por essa classe de navio. A necessidade constante de aprimoramento de pessoal torna a implementação de um HLS em atividades militares uma alternativa economicamente viável, otimizando os custos de operação enquanto se beneficia da versatilidade e capacidade de suporte logístico dessa embarcação.

RISCOS E OPERAÇÕES COMPLEXAS

As operações de resgate de meios avariados, como os submarinos da Classe Kilo em setembro de 2006, conforme publicado pelo jornal *Ship of the Day*, em conjunto com a empresa Dockwise, destacam o nível de risco envolvido. De acordo com o portal de notícias *Global Security*, em agosto de 2020 foram registrados exercícios realizados pela 71ª Brigada Aérea do Exército de Libertação Popular Chinês utilizando um HLS como ponto de apoio, onde o convés foi usado como heliponto para manobras com helicópteros CAIC Z-10.

UMA ANÁLISE ECONÔMICA E ESTRATÉGICA

Em termos estratégicos, a versatilidade das operações em que um *Heavy Lift Ship* pode ser empregado é notável. Essas embarcações são capazes de atender a uma ampla gama de funções, desde salvamento e resgate de meios operativos



até o apoio na reparação de navios. Para marinhas com esquadras, a presença de um HLS é vital para a preservação e manutenção de seus meios operativos, dados os riscos já mencionados neste artigo.

Muitas marinhas ao redor do mundo possuem bases navais essenciais para manter seus meios operativos em funcionamento. Esses locais frequentemente utilizam sistemas de docagem como carreiras, diques secos, diques flutuantes e *Shiplifts*. No entanto, a incorporação de um HLS oferece não apenas a capacidade de docagem, mas, também, a possibilidade de resgate e transporte de embarcações em caso de emergência.

O exemplo do HLS chinês Yinmahu ilustra bem essa capacidade, demonstrando como essas embarcações podem ser utilizadas eficazmente para manutenção e reparo de navios militares. A adoção de um HLS poderia otimizar as operações navais, garantindo maior eficiência e flexibilidade na manutenção da frota.

VIABILIDADE ECONÔMICA

Comparando economicamente o uso de um HLS em relação a um dique flutuante, avalia-se



Fonte: <https://jamestown.org>



Fonte: <https://jamestown.org>

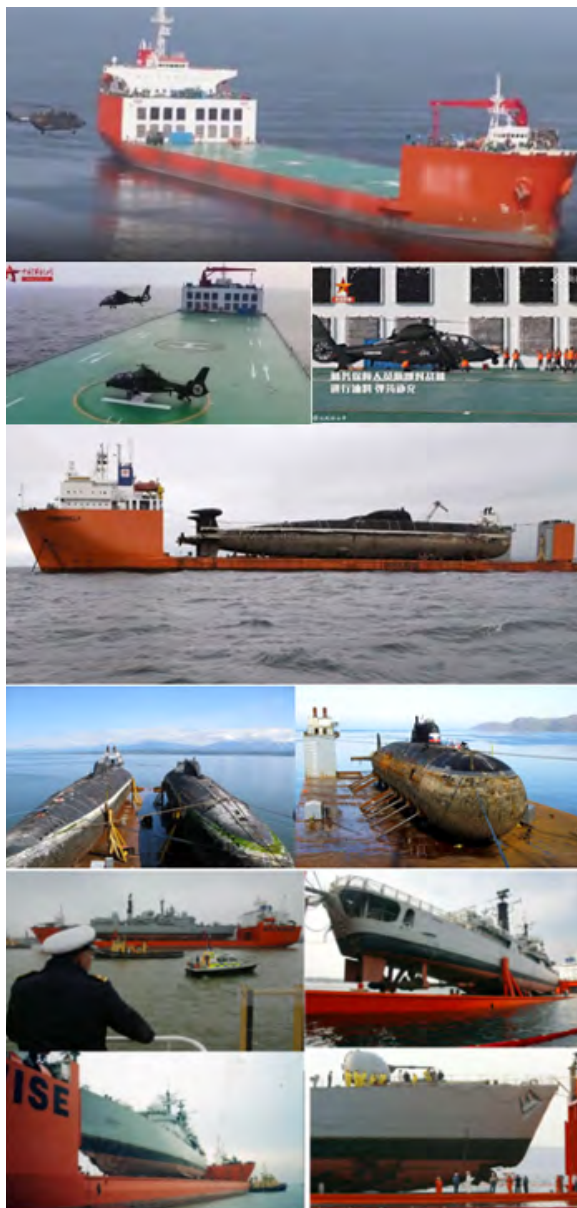
inicialmente observações importantes sobre custos operacionais e de manutenção. Embora o custo inicial de aquisição de um HLS seja superior ao de um dique flutuante, sua gama operacional é significativamente maior. Em uma consulta ao estaleiro sul-coreano Hyundai Mipo Dockyard, a diferença de custo de aquisição entre um HLS e um dique flutuante é de aproximadamente 45%, devido ao maquinário e sistemas propulsivos incluídos no HLS.

De acordo com William M. Arkin e Joshua Handler¹¹, entre 1945 e 1988 foram registrados mais de 1.200 acidentes graves envolvendo navios militares em marinhas de todo o mundo, resultando em naufrágios significativos. Esses dados sublinham a importância de ter meios robustos para resgate e reparo, como os HLS, capazes de mitigar tais perdas.

APLICABILIDADE DO HLS EM MEIOS MILITARES

A incorporação de um HLS na Esquadra Brasileira traria benefícios significativos. Distritos Navais que não possuem infraestrutura de docagem adequada poderiam utilizar o HLS para essas operações, além de empregá-lo em manobras de busca e salvamento. Adicionalmente, o HLS elevaria a capacitação profissional dos militares da Marinha do Brasil, especialmente em manobras de manutenção e reparo, apoio logístico e missões diversas.

Historicamente, o Navio-Oficina “Belmonte” (NO “Belmonte”), incorporado em 1963 e desativado em 1997, serviu como um valioso recurso de apoio e reparo. Desde a sua desincorporação, a Marinha do Brasil não conta com um navio destinado a essas funções. Com a futura incorporação



Fonte: <https://military-history.fandom.com>

de navios tecnologicamente avançados, como os submarinos da Classe “Riachuelo” e fragatas da Classe “Tamandaré”, a implementação de um HLS se mostra extremamente relevante. Esse navio poderia apoiar tanto os futuros meios quanto os atuais e até mesmo os navios museus.

EXPANSÃO DE HORIZONTES

Além das funções militares, um HLS poderia colaborar com empresas como Petrobras e Eletrobras na ampliação de fontes de energia renovável, como parques eólicos flutuantes ao longo da costa brasileira.

A capacidade de um HLS de apoiar plataformas semissubmersíveis de empresas como Petrobras e Transpetro é crucial em eventuais necessidades de apoio. O acidente com a plataforma P-36 em 2001, que resultou em perdas significativas, destaca a importância de ter recursos de resgate e reparo prontamente disponíveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A multifuncionalidade de um HLS permite seu emprego em uma vasta gama de operações, facilitando a elaboração de missões para diversas demandas. No contexto militar, o uso de HLS está intrinsecamente ligado a altos níveis de risco, mas as vantagens superam esses desafios. A aplicação de HLS em operações militares segue uma tendência de crescimento, com resgate, manutenção e transporte como suas principais funções. A implementação de um HLS se mostra uma adição valiosa e estratégica para marinhas ao redor do mundo. ■

REFERÊNCIAS

- A. Lima, Bruno. O Emprego de um Novo Conceito de Docagem. REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. V. 142 n. 10/12 outubro/dezembro 2022.
- Alan Rowen, Raymond Gardner, Jose Femenia, David Chapman, and Edwin Wiggins (2005), Introduction to Practical Marine Engineering.
- Análise do acidente com a plataforma P-36, - Relatório da Comissão de Investigação ANP / DPC – Julho 2001, Oswaldo A. Pedrosa Junior e Dante Aloysio Carvalho Junior.
- LAMB, Thomas. Ship Design and Construction. 2ª ed. 2003.
- Li Wei (August 2020), Multy-type Army helicopters conduct deck-landing training on civilian semi-submersible vessel.
- Richard Lee Storch, Colin P. Hammon, Howard McRaven Bunch, and Richard C. Moore (1995), Ship Production.
- Roy L. Harrington, MARINE ENGINEERING, 1992 EDITION;
- SELFRIDGE, Mark; KENNEL, Colen. Application of Heavy Lift Ship Technology to Expeditionary Logistics/Seabasing: Naval Surface Warfare Center Carderock Division. August 2004.
- Thomas C. Gillmer and Bruce Johnson, Introduction to Naval Architecture, August 4, 1982. Salvage engineering Hardcover, Marine Casualty Response— January 1999.
- TUPPER, E. (2013). Introduction to Naval Architecture. 7th ed. Oxford, UK: Butterworth-Heinemann.
- William M. Arkin and Joshua Handler (June 1989), Neptune Paper N°3, Naval Accidents 1945-1988.

* Capitão-Tenente (EN)

LIVRO DE OURO COMEMORATIVO DOS DUZENTOS ANOS DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL E DO BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: *uma coletânea de histórias e legados*

O Clube Naval participou das celebrações alusivas aos duzentos anos de história do Brasil independente por meio de palestras, temas para concursos literários e exposições de artes. Além disso, a Revista do Clube Naval (RCN) apresentou, nas edições do quarto trimestre de 2021 ao quarto trimestre de 2023, artigos sobre eventos marcantes do processo de emancipação política do País, com destaque para ações da Marinha, tendo como inspiração o *Livro de Ouro Comemorativo do Centenario da Independencia do Brazil e da Exposição Internacional do Rio de Janeiro*, lançado em 1923, que abordava assuntos culturais, científicos, literários, históricos, geográficos e econômicos referentes aos cem anos do nosso País. Da mesma forma, as matérias publicadas na RCN foram reunidas no *Livro de Ouro Comemorativo dos Duzentos Anos da Independência do Brasil e do Bicentenário da Esquadra*, lançado em 27 de junho deste ano, no Salão Nobre do Clube Naval, reunindo os autores e ilustres convidados.

Os textos que compõem a obra foram organizados em oito partes, cada uma explorando diferentes aspectos da trajetória do Brasil e de sua Força Naval:

- **O Poder Naval na formação e defesa do território** – analisa como as histórias do Brasil e do seu Poder Naval estão interligadas;
- **A vinda da família real: marco inicial da Independência do Brasil** – descreve a vinda da família real portuguesa ao Brasil em 1808, marco inicial do processo de emancipação política, e seu impacto em diferentes áreas da então colônia;



Lançamento do livro no Salão Nobre da Sede Social, com a presença dos autores e convidados



Livro de Ouro lançado neste ano de 2024, em comemoração aos duzentos anos da Independência e ao Bicentenário da Esquadra. À direita, a edição de 1923 que serviu de inspiração.

- **Brasil: Independência ou Morte** – aborda o processo de independência e o emprego do poder militar nessa conquista;
- **Bicentenário da Esquadra** – apresenta uma visão geral da evolução da Esquadra;
- **A Marinha nos duzentos anos da Independência** – detalha a evolução de diferentes segmentos da Marinha, mostrando a importância da atuação de organizações e profissionais de diferentes especialidades para preparo e emprego do Poder Naval;
- **Soberania pela Ciência** – enfatiza as realizações da Marinha em prol da “independência” brasileira em Ciência, Tecnologia e Inovação;
- **O Brasil na Antártica** – oferece diferentes perspectivas sobre a Primeira Expedição Brasileira à Antártica, realizada no verão de 1982/1983; e
- **Celebrações do Bicentenário da Independência** – resumo das atividades realizadas pela Marinha para celebrar os duzentos anos de Independência do Brasil.

O Clube Naval, com o *Livro de Ouro Comemorativo dos Duzentos Anos da Independência e do Bicentenário da Esquadra*, não teve a pretensão de apresentar uma descrição completa da atuação da Marinha nesses dois séculos, mas, sim, mostrar uma visão panorâmica da nossa história, a partir do olhar de brasileiros e de portugueses, civis e militares, das Marinhas do Brasil e de Portugal, do Exército Brasileiro e das Forças Aéreas do Brasil e de Portugal, constituindo modesto registro para preservar a memória e, principalmente, merecida homenagem aos homens e às mulheres que escreveram duzentos anos de história do Brasil. ■



**CENTENÁRIO DA
DIRETORIA DE
ENGENHARIA NAVAL**





PROGRAMA PATRONOS

DA CULTURA NAVAL

O **Patronos da Cultura Naval** é uma rede de colaboradores que possibilita, via aporte financeiro, o desenvolvimento dos projetos culturais conduzidos pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), por meio de doações diretas ou via Leis de Incentivo à Cultura, nos âmbitos Federal, Estadual e Municipal.

QUEM PODE SER UM PATRONO?



PESSOAS FÍSICAS

Contribuintes do Imposto de Renda (IR) completo podem apoiar projetos culturais aprovados na Lei Federal de Incentivo à Cultura ou por patrocínio direto.



PESSOAS JURÍDICAS

Podem contribuir via leis de incentivo fiscal: Federal, Estadual (ICMS-RJ) e Municipal (ISS-RJ), como por patrocínio direto.



FAÇA PARTE DESSA INICIATIVA!



PARA MAIS INFORMAÇÕES:

SITE: bit.ly/programapatronosMB

 (21) 99538-8834  (21) 3819-3202 @ dcamn-patrocinios@abrigo.org.br