

OPERANT



Iniciada no dia 6 de outubro de 2012, a 31ª Operação Antártica (OPERANTAR XXXI) é a Operação mais complexa realizada na região Antártica pelo Brasil, levando-se em consideração aspectos logísticos e operacionais que englobaram elevado número de recursos humanos e materiais.

Não obstante o acidente que afetou 70% da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), o Programa Antártico Brasileiro - PROANTAR, coordenado pela Marinha, atendeu todas as pesquisas solicitadas pelo MCTI, num total de 19 projetos em diversas áreas, que contaram com a participação de 200 pesquisadores, número acima da média em relação à participação científica em operações anteriores.

Nesta OPERANTAR, o apoio logístico, que já era intenso, assumiu enormes proporções, fruto das crescentes necessidades desencadeadas pelas tarefas de remoção e reconstrução da Estação. Uma grande mobilização foi planejada, com o emprego si-

multâneo de cinco navios.

O Navio de Apoio Oceanográfico “Ary Rongel”, que participa das atividades na região antártica desde 1994, foi empregado em atividades de apoio à pesquisa e em diversas atividades logísticas, como o transporte e abastecimento de combustível e o envio de materiais e equipamentos necessários às obras de desmonte da EACF.

O Navio Polar “Almirante Maximiano”, participante das Operações Antárticas desde 2009, suspendeu da cidade do Rio de Janeiro em 6 de outubro de 2012 com destino à Antártica, tendo sido empregado integralmente no apoio às pesquisas, em função de possuir diversos laboratórios e equipamentos específicos para atender à demanda dos projetos científicos, como a realização de sondagens e levantamentos oceanográficos nos mares austrais. Tendo a capacidade de operar com dois helicópteros da Marinha do Brasil, foi também

responsável pelas tarefas de lançamento e recolhimento de vários acampamentos realizados em diferentes locais da região antártica durante o verão austral de 2012-2013.

Outro meio naval empregado foi o Navio de Socorro Submarino “Felinto Perry”. Além de apoiar a pesquisa e o transporte de carga e pessoal, o Navio recebeu a missão de coordenar e supervisionar as atividades de reflutuação da embarcação “Mar Sem Fim”, de bandeira brasileira, naufragada na Baía “Fildes” em abril de 2012. A embarcação foi reflutuada com sucesso e rebocada para Punta Arenas, no Chile. Toda a operação foi acompanhada pelo proprietário da embarcação, não houve impacto ambiental e a Marinha do Brasil (MB) teve apoio do Ministério do Meio Ambiente, que enviou um técnico para supervisionar a operação.

Os três navios da Marinha do Brasil, que encerraram suas tarefas no Continente Gelado em abril de 2013, foram responsáveis, ainda, pelas atividades de apoio aos sete voos realizados. Até o encerramento



TAR XXXI



da OPERANTAR XXXI, em setembro, outros três voos ainda serão executados.

As ações conjuntas entre a MB e a Força Aérea Brasileira (FAB) exigem um alto grau de preparação e adiestramento, e ratificam a importância de uma forte estrutura logística capaz de suprir as necessidades de transporte e desembarque de pessoal e material, indispensável às pesquisas e à sobrevivência em locais e condições tão peculiares.

Além dos navios da MB, foi fretado pela SECIRM o Navio Mercante “Germania”, com grande capacidade de carga. O navio partiu da cidade do Rio de Janeiro em outubro de 2012, levando para a Antártica máquinas e equipamentos de grande porte que foram utilizados durante os trabalhos de limpeza e desmonte da EACF, além das

equipes de militares e funcionários civis envolvidos. O NM Germania permaneceu na área de trabalho até o fim de março.

Fruto da cooperação internacional existente entre os Países membros do Tratado da Antártica, foi também empregado o Navio da Armada Argentina “ARA San Blas”, que realizou o transporte dos Módulos Antárticos Emergenciais (MAE), adquiridos à empresa canadense “Weatherhaven”, da cidade de Punta Arenas até a Baía do Almirantado.

Os MAE, além de apoiarem o pessoal envolvido na remoção da antiga Estação, abrigarão os militares do Grupo Base que permanecerão na região durante o inverno antártico, e, no próximo verão 2013/2014, servirão de apoio aos construtores da nova Estação e a pesquisadores.

Com o objetivo de garantir a preservação ambiental na Antártica, cumprindo as regras contidas no Protocolo de Madri (Protocolo Ambiental), o PROANTAR adotou uma série de diretrizes e ações preventivas. Todas as atividades foram realizadas sob a supervisão de representantes do Ministério do Meio Ambiente.

Todos os resíduos gerados pelo incêndio, cerca de 800 toneladas, foram coletados seletivamente e embarcados no “Germania”, para retorno ao Brasil, onde será dada a destinação adequada, conforme previsto nesse Protocolo.

Quanto à nova Estação brasileira na Antártica, sua construção tem previsão de início para o verão de 2013/2014, desenvolvendo-se de acordo com o projeto resultante de um concurso público internacional realizado em 2013 com a parceria do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB). A especificação da nova Estação foi elaborada por um Grupo de Trabalho Interministerial.

