

A EVASÃO DOS PRATICANTES NA MARINHA MERCANTE*

LUCAS REBELLO TELES DO COUTO**
Praticante de Oficial de Náutica

RAFAEL VITOR DE OLIVEIRA DA ROCHA***
Praticante de Oficial de Náutica

SUMÁRIO

Introdução
História dos Centros de Instrução
Análise dos cenários
Ponto de vista dos praticantes
Ponto de vista dos oficiais
Ponto de vista dos comandantes
Conclusão

INTRODUÇÃO

A Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm) é objeto de discussão constante no meio marítimo, envolvendo principalmente questões relacionadas à gestão financeira e às diretrizes do ensino que é aplicado. Os Centros de Instrução, responsáveis pela formação dos oficiais de Marinha Mercante, gerem

uma grande quantidade de capital, que é investida pelas empresas de navegação e pela nação, com o propósito de formar profissionais habilitados para exercerem com excelência as profissões do mar. Pela própria experiência que vivemos como alunos, e por meio de entrevistas com aquaviários e ex-alunos, pudemos observar que a formação profissional de um recém-formado não tem a mesma excelência

* Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) destacado em 2019 por sua relevância para o meio marítimo.

** e *** Formados no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro, em 2019.

que as formações implementadas em um passado recente, quando os praticantes¹ eram muito mais motivados com a carreira, pois o Programa de Instrução no Mar (PIM)² fazia parte do currículo e oferecia experiência a bordo de navios mercantes, ainda durante a formação. Além disso, é notória a quantidade de praticantes que buscam uma outra carreira antes mesmo de concluírem a prática³ ou que abandonam a Marinha Mercante, optando por outra área após o término do curso.

Neste artigo, pretendemos apresentar os principais aspectos da teoria crítica do currículo dos recém-formados na Efomm, focando na questão da evasão dos mesmos antes de iniciarem a carreira e tendo como base uma abordagem investigativa quanto aos fatores que propiciam a permanência na carreira, dentre estes a relevância que a prática a bordo de navios mercantes tem como uma das variáveis nesse cenário. Pretendemos, com isso, criar um diagnóstico que possibilite traçar políticas para uma melhor qualificação e motivação dos alunos e, dessa forma, reter talentos e utilizar adequadamente os recursos investidos.

HISTÓRIA DOS CENTROS DE INSTRUÇÃO

A vinda da Academia Real dos Guardas-Marinhas, que se instaurou no Brasil no Convento de São Bento, no Rio de Janeiro, pela Decisão nº 9, de 5 de maio de 1808, teve a finalidade de preparar oficiais de Marinha e pilotos para a Marinha Mercante (BRASIL, 1891). Apesar de em 1827 surgirem tentativas para criar escolas

náuticas, este projeto ficou em esquecimento e somente voltou a ser lembrado em 1855, pelo ministro Silva Paranhos, conhecido como Visconde do Rio Branco. Em setembro de 1859, ocorreram testes na província da Bahia, uma aula prática de pilotagem que somente veio a ser feita no Rio de Janeiro cerca de 29 anos depois.

Um dos grandes pioneiros na luta pelo crescimento da Marinha Mercante foi o deputado Affonso Costa, que fez um retrospecto da situação do Ensino Profissional Marítimo (GAZOLLA, 2013).

A primeira escola de Marinha Mercante no Brasil teve sede na Amazônia, mais precisamente no estado do Pará, uma região onde a locomoção se dava principalmente pelo rio. A necessidade de instauração de uma Escola de Marinha Mercante naquela região não foi difícil de se argumentar, ainda mais pela importância dada, na época, ao eixo econômico da borracha (SILVA, 1987).

O Curso de Náutica e a Escola de Maquinistas de Belém do Pará, fundados em 1892, impulsionaram investimentos direcionados à formação dos marítimos brasileiros. Em 1907, ambos foram reestruturados, se transformando na Escola de Marinha Mercante do Pará, berço do Ensino Profissional Marítimo da América do Sul, conhecida como “Escola de Sagres da Amazônia”. Ali se preparavam os oficiais para encarar as singularidades da região amazônica.

Em meados do século XX, a Região Sul do País foi beneficiada com a instalação da Escola de Marinha Mercante do Lloyd Brasileiro, que possuía o famoso

1 Praticante é a categoria do aquaviário posterior à de aluno das Efomm e anterior à de 2º oficial da Marinha Mercante. Equivale ao guarda-marinha da Marinha do Brasil.

2 Período de estágio supervisionado no qual os alunos, no sexto semestre do período acadêmico, embarcavam em navios mercantes para complementar a formação profissional.

3 Período de estágio embarcado, última etapa no Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, realizado após o término do Período Acadêmico.

Navio-Escola *Alegrete*, um cargueiro, adaptado com salas de aula.

Com o término da Segunda Guerra Mundial, quando perdemos quase que por completo a nossa frota mercante, o Brasil recebeu navios com muito mais tecnologia que os que possuíamos, pois, como é sabido, a evolução industrial e tecnológica em períodos de guerra é exponencial. Vale ressaltar que, na década de 1950, foram recebidas unidades especializadas no transporte de grânéis líquidos.

A evolução das tecnologias adquiridas requeria profissionais melhor capacitados. Nossa navegação não poderia ficar dependente da limitada formação de oficiais, em relação a qualidade e quantidade, pela Escola do Lloyd Brasileiro ou pela Escola de Marinha Mercante do Pará – esta, como se sabe, somente preparava para navegação na região amazônica.

Em virtude dessa realidade e do contexto político da época, a Marinha do Brasil (MB) assumiu, pela primeira vez, a responsabilidade de formar e preparar os futuros aquaviários integrantes da Marinha Mercante. O que marcou o início dessa responsabilidade foi a inauguração da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, em 1957, com capacidade inicial para formar 80 oficiais por ano, entre as especialidades de Náutica, Máquinas e Câmara.

A partir daquele momento, foi notória a melhora no preparo dos oficiais mercantes. A demanda da mão de obra marítima, em meados de 1967, caracterizou a fase inicial de desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, pois foram implementadas diversas medidas para superar o atraso na formação de profissionais, com a finalidade de evitar a paralisação de navios.

O Ensino Profissional Marítimo começou a evoluir rapidamente, pois diversas

medidas foram tomadas na fase inicial do processo de implementação, como, por exemplo:

- elaboração de censos das embarcações e seus equipamentos e dos marítimos;
- análises com intuito de estruturar currículos e projetos de ensino;
- recrutamento e habilitação de professores;
- elaboração de programas para atualização de aquaviários, por meio de cursos; e
- elaboração de uma nova metodologia de ensino, adequada aos programas instaurados.

A escassez de oficiais foi um problema aparente naquele período inicial do desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo. Com isso, foram tomadas algumas medidas, como a divulgação da profissão de oficial de Marinha Mercante, em âmbito nacional, para um público-alvo de jovens em nível de Ensino Médio.

Um pensamento a longo prazo foi logo adotado e, com isso, deu-se início ao projeto de construção de dois Centros de Instrução, um com sede no Rio de Janeiro e outro em Belém. Esses dois centros seriam as instalações definitivas do Ensino Profissional Marítimo.

ANÁLISE DOS CENÁRIOS

Cenário Atual

No atual cenário, a formação de oficiais mercantes no Brasil é conduzida por dois Centros de Instrução: o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, e o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciba), em Belém (PA). Ambos os Centros de Instrução são geridos pela MB, que oferece vagas anualmente para jovens

de ambos os sexos com idades entre 17 e 23 anos e que tenham concluído com aproveitamento o Ensino Médio.

Os alunos da Efomm possuem uma formação militar e acadêmica universitária de quatro anos, sendo os três primeiros anos na Escola e o último ano embarcado. Neste último ano, o aluno se torna oficial e passa a integrar a Reserva não Remunerada da Marinha de Guerra, adquirindo o título de bacharel em Ciências Náuticas.

Os alunos vivem em regime de internato durante um período de três anos, tanto no Ciaga como no Ciaba. Ao final do segundo semestre, o aluno deve escolher a especialização: curso de Náutica ou de Máquinas. Os oito semestres da formação são ministrados da seguinte forma:

1) Período Acadêmico, ministrado em seis semestres letivos, nos Centros de Instrução, que são estruturados especialmente para os alunos.

2) Período de Estágio Embarcado, compreende dois semestres embarcado para ambos os cursos, cumprindo estágio supervisionado.

Os alunos ainda na escola de formação possuem atividades acadêmicas, desenvolvidas em sala de aula e em laboratórios, que têm por finalidade qualificar os futuros oficiais. Também exercem atividades extraclasse, que visam complementar o curso, seja com palestras, atividades sociais, visitas ou seminários, e atividades militares, que visam à prática da liderança e a formação militar-naval, pois os futuros oficiais integrarão os quadros da Marinha do Brasil.

Ao término do 3º ano (sexto semestre), o aluno obrigatoriamente realizará o Pro-

grama de Estágio (Prest), no qual, como praticante, deverá realizar, durante dois semestres, um estágio a bordo de embarcações mercantes, e estas exclusivamente de empresas selecionadas pelos Centros de Instrução.

A grande problemática que vivenciamos na Efomm do Ciaga é a considerável evasão dos alunos e, principalmente, dos praticantes para outros setores que não são relacionados com a Marinha Mercante. Uma das realidades que nos foi apresentada durante nossa formação na Efomm foi a desmotivação para com a carreira por parte dos alunos, na maioria ocasionada pela falta de contato com navios e a experiência a bordo.

Assim, um dos motivos que levam à

evasão dos alunos da Efomm para outros setores, durante a praticagem ou ainda como alunos, é o fato de que a primeira experiência a bordo de um navio, na maioria das vezes, só acontece após três anos do início do período acadêmico. A forma-

Na Efomm do Ciaga, é considerável a evasão dos alunos e, principalmente, dos praticantes para outros setores não relacionados à Marinha Mercante

ção dos oficiais da Marinha Mercante é uma formação com extensos cursos e especializações. Mas o ensino, atualmente, é ministrado somente com *slides* em sala de aula e com práticas em simuladores. Os simuladores que os Centros de Instrução possuem são excelentes para reforçar a matéria estudada em sala de aula, porém é de conhecimento comum que a prática a bordo de navios tem diversas peculiaridades que os simuladores não conseguem reproduzir. Esses pequenos detalhes, podem fazer a diferença na decisão entre aqueles que realmente seguirão a profissão e aqueles que abandonarão o barco.

Os simuladores destinados aos cursos de máquinas e náutica reproduzem com limitação o funcionamento das embarcações. A vida embarcada é muito mais que isso, é se acostumar com o balanço do navio, a distância da família, a rotina de trabalho. Nós, como alunos, atualmente, só somos motivados com a vida mercante por causa das histórias que são contadas pelos professores “velha guarda” da Marinha Mercante. Ninguém, durante os três anos, tem experiência para contar sobre como é estar embarcado em navio mercante. Muitos alunos se tornam praticantes sem nunca ter pisado em um navio mercante.

Atualmente, os Centros de Instrução oferecem embarques em navios de guerra, conhecidos como Mercantex, para tentar suplantiar esse déficit que os alunos possuem em relação a experiência de bordo, porém não é uma experiência que demonstra a realidade vivida pelos mercantes. Os navios de guerra são muito bons para dar uma breve noção da carreira, para despertar a imaginação quanto a um futuro próximo, porém a vida mercante é extremamente diferente da rotina de guerra.

A escolha do curso no final do segundo semestre do período acadêmico é uma decisão única que fará parte da profissão do oficial até o fim. Essa escolha é motivada com uma semana de palestras no auditório, com oficiais mercantes que contam suas experiências a bordo dos navios, e é uma decisão de extrema importância, pois um simples “x” em um papel decidirá o resto da carreira profissional do futuro oficial. A construção da opinião de aptidão para cada curso deveria ser motivada com a experiência própria da pessoa que está

escolhendo. A vida a bordo não é algo que meia dúzia de pessoas expondo sua experiência consegue transmitir com todas as nuances da profissão.

A pergunta que deve ser feita é a seguinte: será que a mudança de profissão antes do término da prática é somente influenciada pelo mercado? Pois bem, nossa pesquisa indica uma motivação pouco estudada, que somente os alunos da Efomm que estão cursando ou os que passaram por essa realidade podem relatar: a desmotivação com a carreira. A pesquisa, feita com praticantes, oficiais e comandantes, indica que os recém-formados nas escolas de formação de oficiais da Marinha Mercante se formam sem ter a certeza de que sua escolha foi acertada.

A realidade da vida embarcada somente é experimentada no início do Período de Estágio, e um número significativo abandona esse período, jogando três anos de sua vida fora, sem nem ao menos adquirir o diploma de

A vida embarcada é se acostumar com o balanço do navio, a distância da família, a rotina de trabalho

ensino superior. Um outro fator importante a se analisar quanto à aptidão para a vida mercante é a distância da família, pois é possível fazer uma comparação entre o tempo de internato na Efomm e o tempo embarcado em navios. A principal diferença é que nos finais de semana, se não estiver de serviço na Efomm, o aluno pode voltar para casa, e no caso da vida de embarcado isso não é possível. Essa é uma experiência que deve ser vivida pessoalmente para que se possa concluir se realmente aquela rotina, aquela vida, é o que a pessoa quer, pois vale ressaltar que é um ambiente de trabalho e que deverá ser vivenciado com alegria ou suportado até o desembarque. A experiência a bordo possibilita ao aluno vivenciar a

profissão e constatar se vale a pena ou não continuar o curso.

Cenário Antigamente

O presente cenário relacionado à formação dos oficiais mercantes no Brasil difere bastante do sistema empregado no passado. Retroagindo 20 anos, percebemos que a formação era conduzida com diretrizes muito semelhantes das que vivenciamos hoje em dia, ou seja, dividida em dois Centros de Instrução, o Ciaga e o Ciaba. Nesse período, a Marinha não fez muitas modificações. A forma de ingresso nas escolas se manteve inalterada, sendo por meio de concurso público anual. Entretanto, a Efomm modificou o modelo de período acadêmico, que era composto de quatro anos letivos, com o período de estágio de 180 dias (SINDRARIO, 2019), para o modelo atual de três anos letivos e um ano embarcado.

Com o tempo, por questões acadêmicas e de currículo, o período letivo foi reduzido para três anos, porém perdemos algo muito valioso nesses anos: o Programa de Instrução no Mar e o embarque vocacional. O PIM era um estágio supervisionado a bordo de navios mercantes que era feito no quinto semestre do período acadêmico, ou seja, no primeiro semestre do 3º ano, com duração de seis meses. O embarque vocacional ocorria no segundo semestre do 1º ano, com duração de um mês a bordo de navio mercante, antes da escolha de curso, que era algo tão almejado e importante. Essa experiência, muito enriquecedora, faz falta na vida dos atuais alunos da Efomm. Aquelas vivências que os alunos traziam ao voltar do embarque vocacional e do estágio embarcado, e que compartilhavam com o restante da escola e com as novas

turmas, se mostraram um fator motivacional relevante para a carreira.

As duas experiências a bordo de navios mercantes, duas situações durante a formação na escola, eram muito valiosas não só como experiência pessoal, mas também para os demais alunos. A escola se mantinha atualizada e motivada, pois, durante os dois semestres, sempre havia alguma turma embarcada. O retorno dessas viagens gerava motivação pelas experiências que eram passadas para aqueles que estavam em terra, quase sempre ansiosos esperando por sua oportunidade.

Para embasamento deste artigo foram realizadas diversas entrevistas com comandantes mercantes que tiveram praticantes a bordo de seus navios e passaram pelo PIM, oficiais mercantes que passaram pelo PIM e praticantes recém-formados. Para preservar o direito de imagem, nos referimos aos entrevistados enumerando-os.

Sobre a questão do PIM, alega o Oficial 03⁴:

O PIM acontecia no primeiro semestre do 3º ano. Começava em janeiro e terminava em junho. Os alunos seguiam a bordo em grupos (de acordo com a disponibilidade de vagas do navio). A Efomm disponibilizava um caderno de tarefas que deveriam ser feitas durante o PIM. E quando retornávamos para a escola, esse caderno era entregue e obtínhamos a nota do PIM junto com a avaliação do comandante. No PIM, cada especialidade ficava exercendo suas funções num período de uma semana ou um mês. Não me recordo muito bem, tínhamos que trocar: quem era de Náutica iria para Máquinas, e quem era de Máquinas iria

4 N. R.: Os questionários e as entrevistas podem ser conhecidos com os autores do artigo por meio de contato com a redação da *RMB*.

tirar serviço no passadiço. Isso era feito para termos conhecimento de como o navio funcionava como um todo.

É claramente observado que essa experiência muito acrescentava para o crescimento profissional, e caso ainda houvesse dúvidas da escolha da carreira, com esse momento, com certeza, não se teria mais.

A preparação dos futuros oficiais era testada ainda no período acadêmico: os alunos assistiam aulas e absorviam conhecimentos para pôr em prática no embarque vocacional e, principalmente, no PIM. A motivação dos alunos para embarcar fazia com que o rendimento em sala de aula também fosse maior, pois estes iriam colocar o conhecimento em prática em pouco tempo.

Sobre a questão das atividades no PIM, menciona o Oficial 03:

O Caderno de atividades tinha todos os exercícios que deveríamos acompanhar a bordo como por exemplo: fazer exercícios sobre astronomia, ponto Estrela e passagem meridiana do Sol; acompanhar as manobras de atracação, desatracação e fundeio, entre outras; acompanhar o serviço de quarto e o serviço no convés; exercícios de abandono, incêndio e homem ao mar; passar mensagens-rádio; e falar frases referentes à manobra em inglês. Após todos os acompanhamentos, fazíamos um relatório que, ao final do embarque, era entregue à escola.

O PIM, na concepção do Oficial 01, “foi uma experiência bastante engrandecedora para minha formação; foi no embarque que pude ver na prática o que já tinha estudado na escola e ter contato com equipamentos que ainda estudaria”. Ao embarcar, nesse período, era possível ter certeza da escolha

de especialização, de que tipo de função gostaria de desempenhar a bordo. Somente com essa bagagem os alunos estariam aptos a optar por um curso, não ouvindo meia dúzia de experiências durante uma semana, como acontece hoje em dia.

Em relação à vida no mar, reitera o Comandante 02:

Existe uma grande diferença entre o que se acha e o que efetivamente é. A vida no mar é uma vida diferente sob certos aspectos, o que, para muitos, não é tão normal. Ao se medir o desafio, surgem as dúvidas, e estas se tornam incertezas. Quando estas incertezas não são resolvidas, a decisão lógica é de dar volta e seguir por outro caminho.

A incerteza é um fator que determina a permanência na carreira, e, infelizmente, para a formação que temos hoje, é somente no período embarcado, após cursar seis semestres, que essa incerteza poderá realmente ser confrontada.

Sobre o PIM, o Comandante 02 diz: “Não tive nenhum praticante que fez o PIM. Nota-se que o Prest, para muitos, é o primeiro contato com navio. Isto com toda certeza não contribui para um melhor preparo”. Essa realidade de um vazio na formação não é somente vivida pelos alunos, mas é claramente observada por comandantes e por oficiais que viveram na época em que a formação era de excelência, com alunos motivados e bem melhores preparados para encarar a vida de bordo.

Os alunos, durante os seis semestres acadêmicos, poucas vezes são colocados em situações que são muito comuns a bordo, como, por exemplo, situações de estresse, que necessitam de resposta imediata. Em relação ao potencial dos alunos, o Comandante 02 reitera: “O potencial dos (as) alunos (as) não é 100% explorado e

a estrutura da escola não está totalmente voltada para a excelência da formação do (a) oficial mercante”.

Os oficiais são responsáveis pela segurança a bordo, muitas vezes precisam dar uma resposta rápida, que estará envolvendo vidas. Esse tipo de situação não deveria ser vivenciado nas primeiras vezes em situações reais, mas sim simuladas ainda no período de formação.

A única experiência que os alunos passam que se assemelha a situações de estresse, muito presentes na vida embarcado, é na Pista de Liderança, que ocorre por algumas horas na parte da manhã, no sexto semestre do período acadêmico, sendo que esse tipo de habilidade, a de tomar decisões em momentos de estresse, deveria ser mais explorada ainda enquanto o erro é admissível e sem o comprometimento de vidas.

Quando se tinha um contato inicial com a vida mercante, esse embarque, já nos primeiros momentos, explorava muito mais o potencial dos futuros oficiais. Estes se sentiam muito mais motivados a permanecer na carreira, muitos tinham histórias para contar, experiências para divulgar, as quais atraíam não só civis interessados na profissão, mas também aqueles que tinham dúvidas na escolha da carreira, inclusive dentro da própria Efomm.

PONTO DE VISTA DOS PRATICANTES

As informações obtidas nas entrevistas com os praticantes nos esclarecem sobre

a importância da experiência a bordo de navios mercantes e nos mostra alguns fatores vivenciados pelos praticantes durante o Prest, revelando a rotina de bordo e as opiniões formadas a partir dessas experiências.

A respeito da vida embarcado, alega o Praticante 01:

A vida embarcado é um pouco complexa por vivermos em um “espaço confinado”. Aqui as pessoas têm suas vidas lá fora e, quando estão estressadas, trazem isso para o trabalho, até involuntariamente. Na Efomm, a gente costuma curtir o momento,

amizades, festas. Mesmo que tenha o compromisso com os estudos, não dá para comparar com a responsabilidade de um trabalho, em que você, sendo oficial, assume tudo e que, por qualquer detalhe, pode comprometer a embarcação e a tripulação.

A experiência de longo período de confinamento, muitas vezes sem contato com amigos e familiares, se revela para muitos um grande fardo, por vezes insuportável

Essa proposição fala a respeito das intempéries que acontecem a bordo devido à rotina dos profissionais do mar. Em razão da falta de experiências a bordo de uma embarcação, estes se veem despreparados para esta nova realidade. Essa experiência de longo período de confinamento, muitas vezes sem contato com amigos e familiares, se revela para muitos um grande fardo, que por vezes é insuportável.

Em relação a vida de embarcado, comenta o Praticante 03:

A vida embarcado é totalmente diferente da vida na escola. Na escola,

a gente tira serviço e tem uma rotina para cumprir, que é totalmente diferente da rotina a bordo, e é só de segunda a sexta. A bordo é serviço todos os dias, de domingo a domingo. Então, acredito que não dê para comparar. Talvez para o residente não seja tão difícil ficar tanto tempo longe da família, por estar acostumado a ficar sem voltar para casa.

No trecho citado acima, pode-se perceber como a realidade da vida embarcada é estranha para uma pessoa que acabou de sair da vida estudantil e teve que lidar com a praticagem, em que a rotina e o serviço a bordo são características marcantes. Em uma das perguntas formuladas, o entrevistado revela que, em todo o tempo de formação na Efomm, não teve a oportunidade de passar nenhum período sequer a bordo.

A respeito do tempo embarcado, diz o Praticante 02:

Para quem mora no Rio, não há essa oportunidade mesmo. Na Efomm, podemos ir para casa todo fim de semana, ver nossas famílias e amigos. No *offshore*⁵, você só pode fazer isso de 28 em 28 dias, mas fazemos uma nova família a bordo, o que é essencial, na minha opinião. São outras responsabilidades. O serviço tirado a bordo tem um propósito, você não fica por quatro horas em pé em um alojamento, sem ninguém para conversar, sem absolutamente nada para fazer. A Efomm não mostra a vivência do trabalho a bordo.

Conforme arguido, o entrevistado diz, com base em sua experiência de bordo como praticante na área *offshore*, que uma

escala de 28/28 é considerada uma escala curta por se tratar de *offshore*, e que há empresas em que o praticante necessita passar até seis meses a bordo, tendo, muitas vezes, ausência de sinal para telefonia e controle no uso de dados ficando, nesses casos, sem contato com a família. Parte desses praticantes acaba não se acostumando com esse distanciamento e percebendo tardiamente, após três anos de Efomm, que não suportaria essas condições de trabalho, que são inerentes à carreira mercante.

Em relação ao início do Prest, comenta o Praticante 01:

Será que eu vou aguentar, depois de passar os dois primeiros dias vomitando? Quanto às responsabilidades, sempre gostei de desafios; então, por ser movido a isso, nunca tive problemas. E, claro, pensava que demoraria um bom tempo para conhecer tudo, mas tudo é questão de interesse. Não só a parte da praticagem, como também o profissional que você almeja ser.

Algumas das análises são recorrentes aos praticantes quando embarcam pela primeira vez: a primeira impressão, quando se entra na vida de bordo com confinamento; a distância da família; o enjoo e outros fatores que precisam ser avaliados para se ter certeza da escolha da profissão.

A respeito do primeiro contato a bordo, reitera o Praticante 02:

A primeira impressão foi a de que é outra realidade. Você dá uma pausa na sua vida “terráquea” para viver no mar. Estamos num ambiente de trabalho o tempo todo, e as únicas pessoas que

⁵ *Offshore* é um tipo de operação realizado no litoral, que está associado à exploração petrolífera, perfuração e prospecção de petróleo.

entendem sua vida, suas tarefas, são as pessoas com quem convivemos a bordo. São duas vidas paralelas. Mas não tenho problema com isso.

A realidade, na visão de um aluno que acabou a parte acadêmica, é a de que será necessário um isolamento das coisas que acontecem em terra para viver exclusivamente voltado para a rotina a bordo, adquirir conhecimento e conseguir lograr êxito na praticagem para logo entrar no mercado de trabalho.

Sobre ter alguma experiência a bordo antes do Prest, comenta o Praticante 02:

Não tive essa experiência, mas confesso que não tive interesse quando sur-

giu a oportunidade. Na minha época, a Escola proporcionou um embarque de alguns dias num navio da Marinha de guerra, mas não achei que seria algo muito vantajoso. Eram muitos alunos, e navio da MB não tem nada a

ver com Marinha Mercante. Antigamente, a Eformm tinha o PIM, uma espécie de praticagem no meio do ano letivo. Acredito que seria muito mais proveitoso se isso voltasse e que fosse em uma embarcação mercante. Não precisa ser seis meses, poderia ser um ou dois. Estaríamos familiarizados com a rotina de bordo, a operação do suposto navio e o serviço no passadiço, entre outros. Sem dizer que a partir daí poderíamos ter a noção se gostamos ou não da vida embarcado.

Com a existência de um embarque entre o primeiro e o segundo ano, as dificuldades encontradas logo no início da praticagem não existiriam mais, pois esse contato com a profissão logo no começo da vida acadêmica traria um conhecimento ímpar, como trouxe para os mercantes que tiveram a oportunidade de participar do PIM, permitindo, assim, ao praticante ter uma visão mais ampla da carreira que estará abraçando.

Em questão de haver alguma sugestão, enumera o Praticante 01:

Diminuir o número de vagas para o processo seletivo da Eformm; promover não só visitas, mas também um período embarcado; e buscar (enquan-

to praticante) mais interesse, para que tenha “contatos”. Quanto melhor mostrar serviço a bordo, mais vão querer te indicar quando surgir uma vaga.

Algumas das sugestões do Praticante 01 para resolver o problema da evasão desse grupo de pes-

soas é a diminuição do número de vagas, já que o mercado já se encontra com um grande número de profissionais formados e não absorve os mesmos. O entrevistado também frisou a importância das visitas a navios para que haja um conhecimento melhor da profissão, pontuando a necessidade de um período embarcado.

A respeito do PIM, alega o Praticante 02:

Como disse anteriormente, acho que o PIM deveria voltar. Não necessariamente do jeito que era antes, mas

O contato com a profissão logo no começo da vida acadêmica traria um conhecimento ímpar, permitindo ao praticante ter uma visão mais ampla da carreira que estará abraçando

com alguns aprimoramentos. Essas pessoas que ainda estão se descobrindo profissionalmente e academicamente conseguiriam perceber se vale a pena ou não. Outra sugestão seria fazer com que as vagas de Náutica e Máquinas já fossem predefinidas. Na minha turma, 24 pessoas foram privadas de sua escolha de curso, pois as vagas eram limitadas. Foram 24 pessoas que queriam escolher Náutica e tiveram que cursar Máquinas. Ou era isso ou era ir de baixa.

A volta do PIM como uma das sugestões para diminuir a evasão no período da praticagem mostra-se uma alternativa muito válida pois, caso haja desistência no período do Prest pelos motivos já apresentados, este fato representaria um grande desperdício de tempo e recursos para a União.

Outro ponto muito visado pelos praticantes é a escolha do curso, o que gera muitas dúvidas e ansiedade, pois trata-se de uma escolha para a vida toda. Talvez um período de rotinas a bordo poderia trazer uma perspectiva diferente sobre o que esperar, facilitando assim a escolha do curso.

PONTO DE VISTA DOS OFICIAIS

Foram realizadas entrevistas com os oficiais que tiveram a experiência do PIM e do embarque vocacional que era dirigido aos alunos da Efomm no passado. Muito pode ser observado, afirmado e confirmado com essas pesquisas.

No tocante à sua formação, comenta o Oficial 03:

Quando fiz meu Prest, não tive tanta dificuldade, pois já havia embarcado antes. Passei pelo embarque vocacio-

nal, que era feito em uma semana ao final do primeiro ano escolar, e embarquei no PIM, que era feito no primeiro semestre do 3º ano.

A participação em mais de um embarque antes do período do Prest ajudou o oficial 03 a ter uma experiência que só é possível a quem já houvesse embarcado. Ele chegou a bordo motivado e já ciente de muitos detalhes da vida embarcada, podendo, assim, ir confiante para sua praticagem e conhecendo antecipadamente o que poderia enfrentar como: situações de estresse, distância da família, confinamento e rotina de bordo.

Confinamento, com o significado de isolamento ou clausura, conforme o dicionário *Aurélio*, é uma das características da vida a bordo. Respondendo à pergunta sobre as primeiras dificuldades encontradas a bordo, o Oficial 02 afirmou que “a privação de liberdade no sentido de ir e vir (espaço limitado)” foi a maior dificuldade. Observa-se que, mesmo com a presença do embarque, a situação de “clausura” é um dos fatores que mercantes são obrigados a passar na profissão, e esse é um fato que muitas vezes pesa na decisão de prosseguir ou não com a profissão e que precisa ser avaliado o quanto antes, para que se tenha ciência do mesmo e não haja uma baixa depois de tanto investimento de capital e tempo.

No que concerne ao Prest, reconhece o Oficial 01:

Quando iniciei o Prest, já havia cumprido o PIM, o que facilitou muito a chegada a bordo. Acredito que a dificuldade maior foi o peso de uma grande responsabilidade no desempenho das tarefas a bordo. Os futuros praticantes devem se informar sobre a vida a bordo de uma embarcação, sua

rotina, a convivência, o serviço, tudo o que envolve a atividade marítima, para chegarem a bordo com pelo menos uma noção “teórica”, já que não há mais a oportunidade de embarcar antes de iniciar o Prest.

O entrevistado deixa claro que as responsabilidades a bordo não são as mesmas da vida de estudante, pois embarcado o praticante estará lidando com documentações, legislação, segurança, cumprimento de horários, metas a bater por dia para a empresa e outras responsabilidades que são pertinentes a vida de bordo e que teve uma facilidade em relação a todas essas obrigações por já ter um período de convivência com a profissão.

Respondendo sobre a importância de ter a experiência de um embarque, o Oficial 03 diz que o PIM “foi muito importante para eu entender o que eu realmente iria fazer como profissional, além de pôr em prática todos os conhecimentos adquiridos na vida acadêmica da Efomm”. Claramente, observa-se que houve um amadurecimento profissional, com a ajuda da prática dos conhecimentos adquiridos ao longo do tempo de Efomm, nos períodos embarcados.

Outro ponto importante é o suporte que é dado ao aluno, caso ele consiga ter experiências a bordo, para a escolha mais importante da sua carreira, que é a escolha do curso que decidirá o futuro desse jovem ou dessa jovem que ainda não tomou sua decisão. Na vivência do Oficial 01, “as experiências anteriores ao Prest serviram para reforçar a minha escolha de carreira”.

Sobre o PIM, ele confessa: “Foi uma experiência bastante enriquecedora para a minha formação, foi no embarque que pude ver na prática o que já tinha estudado na escola e ter contato com equipamentos que ainda estudaria”.

Engrandecedora foi a palavra usada pelo entrevistado ao ser perguntado sobre a experiência de bordo. O fato de poder colocar e vivenciar todo o conteúdo revisado, estudado por longos períodos e aprimorado nos testes, fez toda a diferença na sua formação, assim como o conhecimento de aparelhos e equipamentos que ainda não havia estudado e dos quais, quando voltou para a escola, já tinha uma breve noção do que era, facilitando o aprendizado.

Enriquecedor significa, em sua forma figurada, algo que é “capaz de tornar alguém mais culto, de adicionar saberes ao conhecimento de outra pessoa, por exemplo, ‘aquele seu conselho foi enriquecedor’ ” (RIBEIRO, 2019). A experiência a bordo de navios mercantes é de suma importância, pois muitas vezes confirma a verdadeira decisão pela carreira. O Oficial 02 diz que esta “foi muito enriquecedora no que tange ao conhecimento; e pude observar que trabalhar embarcado não seria bom para mim. Essa vivência trouxe para o entrevistado a noção de que seria inválida a expectativa de trabalhar embarcado, pois, por motivos pessoais, não conseguiria exercer a função.

O Oficial 03 reconhece que a experiência “foi muito enriquecedora; foi por meio do PIM que decidi ficar e me aprimorar. Deu mais sentido à minha formação”. Novamente foi citada a palavra “enriquecedora” por outro entrevistado, o que demonstra a importância de um embarque por motivos de esclarecimento de opiniões, de incentivo e de informações que agregam na vida das pessoas.

PONTO DE VISTA DOS COMANDANTES

Foram realizadas diversas perguntas para comandantes de navios mercantes

com vasta experiência na área marítima, além de levantados também diversos aspectos pertinentes à carreira e à opinião dos mesmos em relação ao currículo que orienta a formação dos futuros oficiais.

No que se refere ao Prest, comenta o Comandante 02:

A praticagem, para muitos, é o primeiro contato com o navio e o meio em que será exercida a profissão, além de ser um prolongamento da vida acadêmica; portanto, uma fase na formação do oficial. É um momento de grande euforia, mas também tem a componente do novo, das incertezas e da provação das lides do mar. O praticante deixa um ambiente conhecido e, literalmente, embarca em uma outra realidade, realidade esta que pode confirmar suas expectativas ou frustrar seus anseios com relação a sua futura vida. O desempenho está ligado ao grau de envolvimento para com a profissão. A identidade com as coisas do mar deve aflorar e prosperar; caso negativo, uma mudança de rumo deve ser analisada. Para se viver bem, em cima de navio, deve-se ser determinado e engajado com as coisas de bordo, isso determinará um bom resultado final.

Com toda experiência de vida e de profissão que são adquiridas por um comandante, sua citação se refere às características da vida embarcada, o que se espera do praticante, correlacionando os aspectos do ambiente, a quebra ou não de expectativa, a influência da distância da família. Situações que definirão se o praticante possui vocação para essa profissão ou se terá que mudar seu rumo.

Com relação ao Prest, reitera o Comandante 03:

Quando me formei, em 1985, já tinha embarcado anteriormente. Nós tínhamos o PIM, que era um embarque após o primeiro ano de escola e antes do segundo. Eu tive a oportunidade de fazer três meses de embarque; então, quando voltei para a escola, no 2º segundo ano, já tinha a experiência de embarque, de confinamento, da vida marinheira, do que era o trabalho a bordo. Assim, quando me formei e fui fazer o Prest, eu tinha o conhecimento de tudo isso, não só profissionalmente, mas também psicologicamente. O que eu acho e o que deve ser feito nas situações dos alunos atualmente é voltar o PIM, além de outros embarques também. Não vejo cabimento nenhum no aluno do 3º ano se graduar praticante e jogar o quepe para o alto no campo de futebol no final do ano sem nunca ter pisado no patim inferior de uma escada do portaló. Isso é um absurdo, porque a Nação investe três anos em cada um dos alunos. O investimento é pesado, são cerca de R\$ 150 mil por ano, por aluno. E o que pode acontecer é o (a) aluno (a), quando chega à vida a bordo, dizer: “Ah, não gostei, não me adaptei com esse espaço de confinamento”. Todo esse investimento de capital da Nação, do dinheiro público, para aquela pessoa foi perdido, e a própria pessoa perdeu três anos da sua vida por não se adaptar à carreira. Recomendo a volta do PIM ao final do 1º ano e vários tipos de embarque que tiverem oportunidade. Acho que é fundamental, mesmo por um curto espaço de tempo, o embarque no período de adaptação ou imediatamente após este, pois um simples embarque de um final de semana em uma embarcação *offshore* já pode fazer com que o “adaptando” recém-aprovado veja se esse mercado

de trabalho é para ele ou não. Caso não seja, a desistência deve ocorrer logo. A maior quantidade possível de embarques no período do ano letivo antes do Prest é recomendável.

O comandante entrevistado frisa a importância do PIM, que, em sua época, acontecia em um período diferente, porém com os mesmos propósitos, ou de qualquer outro tipo de embarque durante o período do ano letivo, com a finalidade de esclarecimento de muitos pontos importantes. Ele defende que estas experiências podem despertar o interesse do praticante, que deve correlacioná-las com a sua vida pessoal, além de levar em conta o investimento de capital que o País está depositando nos seus futuros oficiais de Marinha Mercante para que tragam riquezas para a Nação. Sendo assim, considera de grande relevância o estudo de melhores condições de ensino de forma a serem estas mais eficazes economicamente, visando reduzir ao máximo os gastos desnecessários.

No que concerne à importância de embarcar, afirma o Comandante 02:

Sou da segunda geração de oficiais mercantes da minha família, portanto já tinha um bom conhecimento da rotina de bordo. Com certeza é muito importante se ter contato com a área em que pretende atuar o profissional. É desejável, porém não é imprescindível, mas é um diferencial para melhor.

Com toda experiência e sem o contato com a família nesse período, a oportunidade de embarque torna-se um diferencial, pois será um momento de prática e de realidade, em que novas experiências e conhecimentos enraizados serão postos à prova.

No que diz respeito ao PIM, diz o Comandante 03:

Acabei respondendo com a minha própria experiência. Fiz o PIM na minha época de escola e, quando me formei e fui fazer meu Prest, eu tinha muito conhecimento teórico de um aluno que se formou e com um bom conhecimento do período embarcado. Então, para mim, nada foi surpresa, ou seja, defendo sim o PIM. Defendo o embarque que seja de pouco dias, em qualquer embarcação, mesmo no período de adaptação ou logo após este, para se identificar rapidamente a predisposição do futuro oficial de trabalhar embarcado.

Como citado pelo comandante, a importância do PIM ou de outro embarque torna a formação do aluno enriquecedora e de grande valor, ficando este pronto para uma praticagem e já sendo esperado dele grande responsabilidade e comprometimento, além de conhecimento prévio da rotina.

Um fator que influencia e deve ser analisado na hora de praticar é o amadurecimento pessoal para a carreira, isto é, saber lidar com os aspectos negativos que toda carreira ou profissão possui. Deve-se, na concepção do Comandante 01, “em primeiro lugar, desenvolver a inteligência emocional e estar ciente de que a escola ficou no passado e que agora você é um profissional liberal”.

Para o nível de investimento e expectativa projetado para um aluno recém-formado, problemas muitas vezes encontrados a bordo poderiam ser evitados com um pouco de experiência vinda antes do Prest, proporcionando, assim, às empresas melhores profissionais e à tripulação um marítimo mais experiente e eficaz, capaz de saber lidar com problemas que só poderiam ser sanados com uma prévia experiência de bordo. O Prest, para uma grande maioria, é o primeiro contato com

a vida de embarcado. No ponto de vista do Comandante 02, “isto com toda certeza não contribui para um melhor preparo”.

No que concerne a melhorar a formação, afirma o Comandante 02:

Maior contato com navios, em um estágio embarcado no primeiro semestre do 2º ano, seria uma oportunidade e consequente medição por parte do cadete do mar. O tamanho do desafio seria mesurado e a decisão poderia ser tomada de forma consciente. Pouparia tempo e recursos.

Diversos aspectos foram levantados para reduzir a evasão dos praticantes da Marinha Mercante, segundo a visão de comandantes mercantes renomados, corroborando com a conclusão deste artigo sobre o contato com a profissão antes do Prest.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento deste artigo possibilitou uma análise da importância do contato com a vida embarcada para que haja uma série de esclarecimentos ligados à permanência de praticantes na Marinha Mercante. O presente trabalho não somente engloba a situação atual da formação na Efomm, mas também retrata o início da instauração do Ensino Profissional Marítimo no Brasil. A pesquisa permitiu que se tenha uma dimensão do quanto é possível fazer para que sempre haja atualização no Ensino Profissional Marítimo no sentido de conduzir o futuro da Marinha Mercante, buscando as melhores opções

tanto no viés econômico, com o foco na diminuição dos gastos, como na elevação da qualidade de ensino para os futuros oficiais da Marinha Mercante do Brasil, os quais desempenham papel central na geração de riqueza para a Nação. Foi possível concluir, com a nossa experiência como alunos e com as entrevistas realizadas, que a experiência de bordo é um fator determinante para a escolha do curso e a permanência na carreira. O questionário com perguntas relacionadas à qualidade do ensino, reforçado por entrevistas com renomados nomes da Marinha Mercante, teve o propósito de descobrir o que mais pode ser feito para aumentar a capacitação técnica atual no que diz respeito ao Ensino Profissional Marítimo. O artigo traz para o leitor uma ideia clara do que pode ser feito, com solução para ambos os lados, tanto o do profissional recém-formado quanto o da economia do País.

Por fim, deixamos nossos depoimentos pessoais, destacando que antes de ingressarmos na Efomm não tínhamos ideia da importância para a Nação dos trabalhos que são realizados pela Marinha Mercante. Hoje temos ciência da relevância destes serviços para o comércio nacional e internacional de mercadorias e o quanto esta parcela é significativa no Produto Interno Bruto (PIB).

Nosso campo de batalha é este: lutar para que o Brasil tenha o destaque mundial que merece e valorizar o trabalho de nosso povo. Sentimo-nos honrados de fazer parte desta família marítima e por poder realizar nosso trabalho, que hoje percebemos ser um dever patriótico.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO>; Centros de Instruções; Formação de Oficial; Motivação;
<FORÇAS ARMADAS>; Marinha Mercante;

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Decisão nº 9, de 5 de maio de 1808. Manda estabelecer a Real Academia de Guardas--Marinha no Convento de São Bento. Rio de Janeiro, p. 9, 1891.
- GAZOLLA, E. M. *Ensino Profissional Marítimo: formação e qualificação*. Monografia (Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante), Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, 2013. 37 p.
- RIBEIRO, D. Significado de Enriquecedor. 2019. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/enriquecedor/>. Acesso em: 5 jul. 2019.
- SILVA, J. T. da. *Formação do oficial da Marinha Mercante*. Monografia (C-PEM/87), Escola de Guerra Naval, 1987. 40 p.
- SINDRARIO. Seja um oficial da Marinha Mercante do Brasil. 2009. Disponível em: http://www.sindradio.org.br/Seja_oficial.htm. Acesso em: 2 jul. 2019.