

O ACIDENTE COM O ARGUS NA AMAZÔNIA

Os golpes da adversidade são terrivelmente amargos, mas nunca estereis.

Ernest Renan

MARCOS LOURENÇO DE ALMEIDA
Capitão-de-Corveta

SUMÁRIO

- Introdução
- O ambiente: a Amazônia e o Argus
- A colisão
- O combate ao incêndio
- O regresso
- A chegada a Belém
- As lições

INTRODUÇÃO

O conhecimento de experiências no âmbito de uma profissão é uma premissa para o sucesso de todo profissional, em qualquer área de atuação.

Pensemos no campo da economia: qual a confiabilidade que poderíamos crêditar a um economista que não tenha analisado as causas e as conseqüências de uma empresa cuja estratégia a tenha colocado em destaque, pelo sucesso ou pelo desastre.

de modo a ter as precauções necessárias na condução dos negócios a seu encargo?

Certamente, a análise das experiências vividas por outras pessoas assemelha-se a um laboratório da realidade, onde o analista, isento das pressões e das conseqüências, pode verificar as diversas variáveis atuantes, nem sempre identificadas na ocasião ou passíveis de análise imediata.

A história já nos prova a necessidade de estudo dos acontecimentos do passado a fim de tirarmos os ensinamentos para o futuro.

Na profissão de "homens do mar" não é diferente. Literalmente, estamos sempre mergulhados num oceano de milhares de variáveis inerentes ao ambiente e à difícil condução de aparelhos complexos, por reunirem em espaços restritos toda uma infraestrutura similar a de uma cidade.

Lembremos da guerra, onde múltiplas variáveis sensíveis, complexas e fatalistas são acrescidas em um contexto incerto e instável, como nos afirma Clausewitz.

Assim, este sucinto trabalho tem o propósito em levar, aos companheiros de "sacerdócio", o conhecimento dos fatos relativos ao acidente do Navio Hidrográfico *Argus*, ocorrido em 10 de dezembro de 1991, e as considerações envolvidas no desenrolar dos acontecimentos, que culminaram com o falecimento de sete militares.

Para tal, os fatos serão narrados, na medida do possível, de maneira impessoal.

O AMBIENTE: A AMAZÔNIA E O ARGUS

O *Argus* encontrava-se em uma comissão de levantamento hidrográfico em vários trechos de rios na Amazônia e, como último, o trecho do Furo¹ do Tajapurú, a montante da localidade de Antonio Lemos. As comissões raramente eram de duração inferior a dois meses, haja vista as distâncias envolvidas e as dificuldades logísticas características da região.

Sediado na cidade de Belém (PA), o navio era praticamente um estranho nesse "porto", já que pouco tempo permanecia atracado ao cais durante o ano, inclusive, por ser o único a efetuar os levantamentos hidrográficos dentro da bacia amazônica.

O Tajapurú é um dos vários furos existentes na região dos Estreitos, que consiste na malha hidroviária que une o Rio Pará ao Rio Amazonas.



Navio Hidrográfico *Argus*

1 N.A.: Canal de comunicação entre um rio e seu afluente ou o mesmo rio.

Para os marinheiros habituados com a imensidão dos oceanos, os Estreitos, juntamente com a maioria dos rios da Amazônia, são uma verdadeira escola de navegação restrita.

A falta de infra-estrutura rodoviária e ferroviária faz com que as vias fluviais sejam intensamente navegadas por tipos diversos de embarcações. As manobras para se desviar de troncos semi-submersos e de camalotes², sua distinção com pequenas embarcações apagadas no período noturno, a identificação de alterações topográficas nas margens dos rios e batimétricas, e por vezes, com o surgimento ou desaparecimento de ilhas, são fatores permanentes na atenção dos navegantes daquela região.

O ambiente é um dos fatores que afetam a motivação do trabalhador, do marinheiro, em qualquer tipo de serviço, principalmente quando as dificuldades da região já colocam empecilhos incomuns à nossa trajetória. Poderia dizer-se que o *Argus* vivia momentos de rara felicidade. A origem desse pensamento não está calcada somente na inferência de um de seus oficiais, mas também na afirmativa de uma praça: "Eu nunca vi uma comissão a bordo com tanta harmonia, apesar da grande quantidade de trabalho. A gente sente que o navio está feliz!". Por mais contraditório que pareça, esta declaração foi feita por um dos militares que vieram a perecer no acidente.

Naquela época, que apesar de próxima se faz distante pela atual evolução

tecnológica, os trabalhos hidrográficos obrigavam a uma rotina que começava na madrugada e só terminava em noite alta; haja vista a necessidade de se distribuir as equipes pelas margens para trabalhar com os valiosos teodolitos, com os "motorolas", nos nivelamentos, no estabelecimento das réguas para medida da altura das águas dos rios, na preparação do material para o dia seguinte e na verificação e conferência dos dados coletados durante aquele dia.

Entretanto, essa mesma rotina pesada, com esse intenso trabalho em equipe, acabava por acrescentar ao espírito do navio uma dose apreciável de cooperação, de fraternidade e mesmo de amizade.

Por vezes, os oficiais e as praças que deixavam o serviço de quarto às zero hora já estavam se preparando

para largar com a lancha às 04:30 horas. Esse compromisso com o trabalho, juntamente com a interação que o mesmo proporcionava a todos os tripulantes, em todos os níveis, consolidava as lideranças no navio como termos oportunidade em verificar mais adiante.

A preocupação com o adestramento era muito viva nos oficiais, em decorrência do afastamento das equipes de trabalhos hidrográficos, o que fazia com que fossem realizados, apenas com os que permaneciam a bordo, obrigando a uma redistribuição dos postos daqueles que estavam ausentes, habilitando um número maior de homens para aquelas tarefas, principalmente nos exercícios de controle de avarias (CAV).

A história já nos prova a necessidade de estudo dos acontecimentos do passado a fim de tirarmos os ensinamentos para o futuro

2 N.A.: Ithota flutuante, formada de plantas que desgarram da margem, que é levada pela correnteza do rio.

3 N.A.: Como eram chamados os equipamentos eletrônicos utilizados para medir as distâncias entre a lancha de sondagem e as estações em terra.

Este talvez tenha sido o maior trunfo da tripulação para que as conseqüências não alcançassem uma tragédia ainda maior.

A COLISÃO

Zero hora do dia 10 de dezembro de 1991. O quarto de serviço acaba de ser rendido. O navio está fundeado a 1.200 jardas a jusante da Ilha São Sebastião, na carta nº 4343 A (1ª edição). A posição era bem mais tranqüila do que a ocupada pelo navio em dias anteriores, a montante da referida ilha, porém, continuava a requerer uma atenção permanente do pessoal de serviço.

Era a última semana da comissão. O pessoal demonstrava um misto de cansaço, desgaste e felicidade com o retorno, aguardando a chegada à Belém, com aquele apito longo – mas muito longo mesmo.

O quarto de zero hora é o mais “famoso”, visto ser o período no qual se estaria em sono profundo, não fosse estar de serviço. Para manter o quarto alerta, o oficial resolve fazer um adestramento de acompanhamento de alvos: liga-se a segunda repetidora e se inicia o adestramento para identificá-los no radar, as suas luzes e o tipo de embarcação pelo visual.

Houve até o caso de um “camalotão” que, a princípio, parecia alguma embarcação pequena apagada.

Em determinado instante, o vigia informa um alvo a montante, descendo o rio, no mesmo momento em que o auxiliar de na-

vegação o identificava na tela da repetidora radar, o que parecia ser um empurrador⁴ conduzindo uma balsa.

O oficial determina ao vigia informar o ângulo do alvo e ao auxiliar de navegação o cálculo dos seus elementos, enquanto ele mesmo o acompanhava no visual, com o auxílio dos binóculos.

As ordens foram duplamente intencionais, tanto para manter o acompanhamento da embarcação quanto para verificar os conhecimentos do pessoal de serviço. Ao surgir uma dúvida, o oficial aproveita a ocasião para adestrar os seus auxiliares.

Devido às características do navio, onde o lais do passadiço fica próximo do tijupá e do convés da proa, lá estavam o oficial, o auxiliar de navegação, o contra-mestre, o vigia e o timoneiro – este último na proa, atuando como vigia do ferro –

todos observando o alvo, ouvindo as explicações do oficial de quarto.

O local do furo onde o *Argus* encontrava-se fundeado possuía aproximadamente 500 jardas entre as margens. Na posição de fundeio, o *display* do radar indicava a distância de 120 jardas da margem mais próxima.

De repente, enquanto todos acompanhavam a passagem do empurrador com uma balsa cheia de caminhões, pelo través do navio, ocasião em que o potencial perigo parecia iniciar seu afastamento, o auxiliar de navegação faz aquela mesma exclamação que o oficial “ouvia” dos seus olhos: “Tenente, o empurrador tá guinando!”.

Aquela era uma das ocasiões onde se verifica o porquê daquele comentário das aulas de CBINC, em Parada de Lucas, quanto à diferença entre o exercício e a faina real

4 N.A.: Embarcação similar a um pequeno rebocador, utilizado para transportar balsas na região amazônica, sendo essa amarrada com cabos de aço a vante daquela, podendo haver mais de uma.

Imediatamente, o oficial dispara o apito, manda a embarcação dar máquina atrás pelo canal 16 e o auxiliar de navegação é enviado à praça de máquinas com a determinação de mandar virar os MCPs⁵; quando constata que a colisão é iminente, dispara o alarme de colisão.

As frações de segundo entre uma ação e outra foram tão pequenas que parecia tudo acontecer no mesmo instante.

Observa-se o empurrador começar a desfazer a guinada, que anteriormente colocava sua proa na direção do passadiço do *Argus*, e sua redução de velocidade... mas o impacto já era inevitável. Sente-se

um leve balançar, enquanto a parte mais alta da proa da balsa arrancava a lancha, seu turco e os tambores de gasolina e de óleo, que ficavam no convés da popa do *Argus*, a apenas meio metro acima da linha d'água, e sob o qual ficava a coberta dos sargentos.

No instante seguinte, iniciava-se um incêndio na popa, estando a parte alta da balsa ainda colada ao navio, expondo alguns caminhões que carregavam botijões de gás a um perigo catastrófico.

Imediatamente, o oficial usa da fonia, do megafone e manda o empurrador dar máquinas atrás, de modo a afastar aqueles caminhões das labaredas que já alcançavam a altura do passadiço.

O empurrador atende ao comando e se afasta, permanecendo ao largo.

Alguns oficiais e o Comandante já estavam no passadiço, o *Chemaq*⁶ já manobra-

va o pessoal para o combate ao incêndio e o que se via era assustador: a popa do *Argus* havia se transformado em uma labareda gigantesca.

O Oficial de Quarto passa o serviço para outro oficial e pede ao Comandante para ir auxiliar no combate ao incêndio, no que foi prontamente autorizado.

O COMBATE AO INCÊNDIO

Quase toda a tripulação encontrava-se nos corredores laterais que dão acesso à popa, já guarnecendo os postos de incêndio, mas a rede de incêndio ainda estava com a pressão

baixa. O *Chemaq* mergulha na Bravo⁷ e, em poucos instantes, a pressão sobe.

Aquela era uma das ocasiões onde se verifica o porquê daquele comentário das aulas de CBINC⁸, em Parada de Lucas, no Rio de Janeiro, quanto à diferença entre o exercício e a faina real.

Havia vários homens excelentes na condução dos exercícios, mas... onde estavam eles?...

Via-se os homens, estarecidos, com as cabeças ligeiramente voltadas para cima, observando aquela labareda ensurdecidora que tomava toda a popa. Havia também o medo dos tonéis de gasolina.

O turco de bombordo havia sido arrancado e obstruía a passagem para a popa. A gaiúta da coberta dos sargentos também havia sido deslocada, impedindo o acesso por boreste.

Os demais homens, após alguns segundos, saem da estupefação e, sob a liderança dos mais experientes, estabelecem uma nova linha de mangueira

5 N.A.: Motores de combustão principais responsáveis pela propulsão do navio.

6 N.A.: Oficial encarregado da divisão de máquinas do navio, o Chefe de Máquinas.

7 N.A.: Apelido do compartimento das máquinas.

8 N.A.: Curso de combate à incêndio.

O oficial que descera do passadiço observa aquela cena, quando o Chemaq mergulhava dentro da Bravo, assume a mangueira que jazia deitada no piso, ainda com baixa pressão e, tão logo ela aumenta, inicia o combate ao incêndio, direcionando a neblina de alta para o piso, "empurrando" o combustível que se inflamava. O Chemaq retorna e assume como número dois da mangueira. Ambos agacham e passam por baixo da lancha que havia sido empurrada junto com o seu turco. A labareda reduz e o incêndio começa a diminuir.

Os demais homens, após alguns segundos, saem da estupefação e, sob a liderança dos mais experientes, estabelecem uma nova linha de mangueira⁹.

Os dois oficiais desparam-se então com os tonéis de óleo e de gasolina em chamas e, enquanto o primeiro direcionava a neblina sobre os tonéis, o segundo os empurrava com o pé até a borda, alijando-os n'água.

Quando o último foco de incêndio se situava junto à gaiúta, vem o maior impacto: o extinguir das chamas revela um corpo carbonizado! Fora necessário vencer o choque causado por aquela cena para, então, começar o esforço para desobstruir a gaiúta.

O fogo estava extinto!

Um oficial vai ao Comandante e informa a situação do momento.

Apesar das "horas" mentais de atividade, o incêndio havia sido debelado em pouquíssimos minutos.

Restava, porém, o resgate dos demais sargentos.

A faina na popa continuava a toda rotação.

De repente, chega uma nova informação ao passadiço: "Reiniciado o combate a incêndio dentro da coberta".

Provavelmente, a gasolina e o óleo que haviam vazado dos tonéis destruídos no abalroamento tinham se derramado sobre o forro da coberta, por meio da abertura no convés causada pelo arrancamento do turco.

A extração da fumaça da coberta ficou prejudicada, já que a gaiúta era o único acesso.

O pessoal consegue adentrar o compartimento, passando por entre os corpos carbonizados de outros companheiros que jaziam presos à escada

"Peguem os machados!" Uma jornada de revezamento fez com que homens, sustentados unicamente pelos cintos, que eram agarrados pelos demais, disparassem seus corpos sobre o costado, desferindo golpes de machado sobre as vigias

da coberta, de modo a permitir que os sargentos pudessem respirar.

No compartimento por ante-a-vante da coberta, onde a televisão já se contorcia pelo derretimento da parte plástica e a fumaça começava a brotar, homens arrancavam o forro das anteparas a golpes de machado para permitir o resfriamento de suas chapas. O combate ao incêndio passava a ser feito também por uma das vigias. O pessoal consegue adentrar o compartimento, passando por entre os corpos carbonizados de outros companheiros que jaziam presos à escada.

Fogo extinto!..

9 N.A.: Linha de mangueira - Nome técnico dada a cada mangueira devidamente guarnecida para o combate ao incêndio.

Inicia-se a retirada dos demais sargentos. Um ainda apresenta sinais vitais, o enfermeiro aplica todos os procedimentos de revitalização, mas... a pulsação pára. Massagem cardíaca, etc... e nenhum sucesso é obtido. Todos os homens foram retirados do compartimento. Nenhum sobrevivente!

Um véu de silêncio cai sobre o navio.

Ouviam-se choros e observavam-se lágrimas...

As inferências feitas pelo pessoal de bordo indicaram que o cabo de alimentação do cabrestante da popa, da rede de 440 volts, rompido pelo abalroamento da balsa, provavelmente, causou a eletroplessão¹⁰ dos

três corpos que foram retirados da escada. A asfixia, devido à fumaça no compartimento, fora a *causa mortis* dos outros quatro.

Apenas um sargento sobrevivera. Seria mais correto dizer que renascera. O telegrafista, recém-acordado para receber o boletim de ordens e notícias (*Bono*) pelo rádio, ainda estava a beber alguns goles de café na cozinha quando tudo ocorreu.

A madrugada iluminava a movimentação dos homens que, com desvelada ternura e compaixão, acomodavam os corpos dos companheiros no convés da popa e auxiliavam o enfermeiro nos cuidados necessários, nos preparativos para a remoção.

O Distrito já havia sido informado. Uma corveta iria ao nosso encontro para rebocar o navio e receber os corpos, para conservá-los até a chegada em Belém.

Ouviu-se um marinheiro dizer: "...parece que eles estão dormindo, que daqui a pouco eles vão acordar...".

O REGRESSO

O dia amanheceu.

O cenáculo do convés da popa era algo contrastante com o do dia anterior, onde os corpos, em especial os eletrocutados, causavam reflexa depressão aos olhos dos que sondavam o significado daquele acontecimento amargo e doloroso.

A balsa e o rebocador estavam fundeados a montante da posição do navio.

O Grupo de Visita e Inspeção (GVI) foi acionado para inspecioná-los, porém, a designação do pessoal teve que ser alterada. Alguns homens encontravam-se inconsoláveis e revoltados. Escolheu-se os mais equilibrados, aos quais foi enfatizado o propósito da faina, não permitindo que o GVI vestisse a toga da justiça. O

propósito foi claro: verificar a documentação da embarcação, relacionar nominalmente os tripulantes e tentar obter as informações disponíveis sobre o que acontecerá na embarcação antes do abalroamento.

Houve muita expectativa quanto ao regresso do grupo, não somente pelas informações que seriam obtidas mas também pelo comportamento dos homens que, certamente, estavam moralmente pressionados pelos acontecimentos. Todos queriam saber o porquê do empurrador ter guinado para cima do navio.

A vontade em eliminar o incêndio, apesar de necessária para nos impulsionar a vencer o medo e as dificuldades, não é absoluta quando as chamas alcançam nossas emoções

¹⁰ N.A.: Morte causada por descarga elétrica.

O grupo retornou para bordo após a visita, a qual se realizou sem incidentes.

O comentário do cozinheiro do empurrador com um dos homens do GVI dizia que o timoneiro que estava governando o comboio era o mesmo que havia abicado na margem do rio em um dia anterior, por ter dormido durante o serviço.

Esse comentário foi o suficiente para que uma nova onda de revolta perturbasse a paz dos homens do navio, onde foi necessária a intervenção dos oficiais para que fosse restabelecida a harmonia tão necessária em momentos difíceis.

A divisão de máquinas restabeleceu os comandos da máquina do leme e o *Argus* suspendeu em direção à Belém, com o propósito de se encontrar com a Corveta *Mearim* para transferir os falecidos.

O encontro se deu nas proximidades da Ilha Saracura, ainda nos Estreitos, onde o silêncio de ambos os navios denunciava o luto que ia n'alma daqueles marinheiros.

O médico trazido pela corveta assumiu a faina, constatando que o serviço de preparação dos corpos havia sido realizado com extrema dedicação e cuidado.

Após a conclusão da faina, o convés da popa do *Argus* estava "vazio".

O *Argus* parecia ter perdido parte de sua alma.

Interessante foi verificar o destaque das lideranças na guarnição. As divisões se reestruturaram, sendo preenchidas as funções daqueles que agora faltavam, nas posições-chave das atividades de cada setor, onde se percebia um misto de tristeza e orgulho, tristeza pelas circunstâncias e orgulho pela capacidade em repetir as tarefas dos supervisores.

Nos contatos com os oficiais, esses percebiam as vozes silenciosas que afirmavam que eles eram capazes, que aqueles cuja presença não podíamos mais perceber eram os mentores daquela dedicação, que a dedicação e competência, daqueles que partiram, estavam incrustadas no espírito daqueles que ficaram.

As divisões pareciam compreender os pensamentos dos seus encarregados.

O Comandante e os oficiais, podia-se dizer, comunicavam-se por telepatia e com os olhos.

A CHEGADA A BELÉM

Quanto à faina de guarnecimento do Detalhe Especial para o Mar (DEM) para a atracação, não houve qualquer necessidade em exceções. A tripulação estava formada nos conveses, com os coletes salvavidas, atracando normalmente no pier da Base Naval de Val-de-Cães, no dia 11 de dezembro.

Porém, um fato merece destaque, pois, realmente mexeu com os corações daqueles homens sacudidos não pelo mar, mas pela fatalidade.

O almirante, comandante do distrito Naval, estava no cais a nos aguardar, com todos os seus assessores.

Alguém que não tenha participado daquele momento pode até pensar que os motivos foram outros, mas o único sentimento identificado naqueles homens foi a demonstração de solidariedade, da compreensão do luto daqueles marinheiros, onde o seu espírito de navio fazia transparecer uma tarja preta em seu costado.

Alguns familiares estavam presentes no cais e a comoção tentava dominar a todos.

O *Argus* parecia ter perdido parte de sua alma

AS LIÇÕES

Os navios são as melhores escolas da Marinha. Neles, a confluência dos conhecimentos diversos, solicitados pelas necessidades em cada dia, em cada problema, apresenta nuances distintas onde a experiência, talhada pela lida prática, nos descortina uma compreensão mais profunda e ampla acerca da necessidade em aprender.

Os poetas, sabiamente, já os utilizam, há muitos séculos, para criar analogias com a vida.

O acidente do *Argus* deve nos ensinar algo, digo, nós temos o dever em retirar ensinamentos daquele episódio. Alguns deles, certamente, nos serão úteis em nossa vida profissional, outros o serão por toda a vida.

Se, em muitas ocasiões, estamos preparados e atentos quando as intempéries da vida nos alcançam, com conseqüências

trágicas, qual será o destino se nos permitirmos certa dose em desatenção, em despreparo e em desconhecimento?...

As lembranças revelam comentários que o tempo aparentava sepultar. Ainda durante a viagem de regresso, um companheiro externou o bombardeio de seus pensamentos: "...e se tivesse sido comigo?... Quantas vezes eu aproveitara o serviço para adiantar os papéis da divisão?... E se vocês não estivessem atentos como estavam, o que teria acontecido?..."

A diferença entre a realidade e a teoria, cuja importância impele as comunidades na busca de tecnologias que as aproximem, numa tentativa quase desesperada em evitar as conseqüências do contraste que as emolduram, também deve despertar, em nós,

a seriedade com que determinadas atividades devem ser ensinadas e aprendidas.

Numa das conversas a bordo, nas reflexões sobre os acontecimentos, aquele que foi enviado à máquina, na hora do acidente, foi transparente ao responder se havia transmitido a ordem ao maquinista: "... tenente, eu não consegui!...". Suas lágrimas revelaram a dificuldade que travara dentro de si mesmo, onde o medo e a estupefação haviam se mesclado contra o dever e a obediência, onde as forças do espírito interrogaram a própria consciência. Lembro-me, também, do velho cozinheiro, próximo da passagem para a inatividade, dizer sobre como os homens haviam ficado sem ação

nos primeiros instantes, cristalizados, sem acreditar no que estava ocorrendo, e como foi providencial a iniciativa de alguns. Certamente que isso ocorreu apenas por segundos, entretanto, foram segundos com peso de horas.

Além de possuímos o conhecimento específico, puramente, é necessário que saibamos aplicá-lo quando necessário. Há necessidade em plasmarmos o ambiente de dificuldades onde poderemos ser chamados a trabalhar, para trabalharmos a mente. Os imprevisíveis, pelo seu significado literal, surgirão sem a possibilidade do alarme antecipado.

O combate ao incêndio no *Argus* nos revelou, por exemplo, como é difícil quebrar o vidro de uma vigia. A agonia, ao constatar que dezenas de machadadas não eram suficientes para rompê-lo, despertava a imensidão da nossa ignorância, do quanto ainda precisamos aprender. A utilização de máscaras com ar comprimido, apesar de nos permitir respirar dentro de um ambiente contaminado por gases tóxicos, não nos retira

A dedicação e competência, daqueles que partiram, estavam incrustadas no espírito daquelles que ficaram

os obstáculos do caminho. A vontade em eliminar o incêndio, apesar de necessária para nos impulsionar a vencer o medo e as dificuldades, não é absoluta quando as chammas alcançam nossas emoções.

Analisando os fatos narrados, o aspecto da liderança desponta por sua importância.

Uma breve reflexão nos confirma que a liderança verdadeira não aceita máscaras de conformismos, nem o disfarce da hipocrisia, nem a maquiagem da vaidade. Alguns a observam como um atributo com o qual podem se "enfeitar" interessadamente. A liderança é algo bem maior, é uma virtude conquistada pelo esforço e pelo exemplo de cada um.

A liderança, em seus mínimos detalhes, pode criar a derrota ou conquistar a vitória, pode autorizar a estagnação ou impulsionar o aprimoramento, pode matar ou salvar. É importante ter consciência de que seus olhos, sua expressão facial e o tom de sua voz possuem significados especiais à observação de seus subordinados. A presteza em obedecer a uma ordem de alguém considerado líder – e não que, ilusoriamente, considere a si mesmo um líder – reflete uma consequência e a importância dessa virtude, reflete uma obediência pautada no respeito, na competência e na confiança, nunca no medo.

O ambiente de cumplicidade na condução do navio, onde cada um conseguia enxergar sua parcela de participação, era propiciado aos oficiais e se contagiava entre a tripulação. Realizar determinada ta-

refa assumia o significado em se ter capacidade aprovada para realizá-la.

Convencemo-nos de que a seriedade nos adestramentos não deve permitir que sirvam apenas para se ter um item da rotina *ticado*¹¹, mas, para ser um estímulo, ao aprimoramento a cada militar.

Não devemos saber apenas o que nossa função exige, mas o que puder ser necessário, no que as circunstâncias atuais ou futuras puderem nos exigir.

Um *brainstorm*¹² na mente de cada homem, de cada oficial, de cada praça, é o roteiro para lhes fazer despontar suas defici-

ências, suas necessidades em aprendizagem.

Nos dias atuais, existem algumas guerras que estão mais próximas de nós, marinheiros, onde o insucesso não acarretará apenas a má avaliação de um exercício do navio, não apontará apenas a deficiência do adestramento de bordo, não será apenas uma questão de

macular a vaidade ou o orgulho venenoso. As guerras travadas em combates a incêndios, em fainas de recolhimento de homem ao mar, em fainas de abastecimento e em exercícios de tiro são reais.

Em tempos de guerra, é compreensível que se considere perdas humanas para o cumprimento de uma missão, pois faz parte da *natureza da guerra*, mas, em tempos de paz, tal consideração é inaceitável!

Já bastam as adversidades cujas circunstâncias nos impedem de atuar de maneira preempatória.

A diferença entre a realidade e a teoria, deve despertar, em nós, a seriedade com que determinadas atividades devem ser ensinadas e aprendidas

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> / Colisão /; Incêndio; *Argus* (NH); Liderança;

11 N.A.: Assinalado com um tique em uma lista de verificação.

12 N.A.: Exercício mental destinado a estimular o poder criador da mente.