



Marinha na Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL)



“ASPIRANTEX 2012”

p.4

Avisos Hidroceanográficos Fluviais

p.10

Pé na borda Dulcineca! Marinha focada
no Controle de Avarias

p.14

30 anos de qualidade em Gerenciamento de Projetos





Ao chegarmos ao terceiro ano da **Marinha em Revista**, atingimos a sua 7ª edição, trazendo à reflexão de nossos leitores e leitoras as ações e atividades que a Marinha do Brasil vem desenvolvendo ao longo desse tempo.

Ampliando os horizontes dessa visão da Força, além dos limites da nossa “Amazônia Azul”, apresentamos como matéria de capa uma reportagem sobre a participação brasileira na Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL), a qual alçou o País à condição de 12º maior contribuinte de tropas em Missões de Paz no mundo. Além de integrar a primeira Força-Tarefa Marítima de uma missão da Organização das Nações Unidas (ONU), com meios navais e aeronavais, coube à nossa Marinha a tarefa de comandá-la, denotando a confiança creditada ao Brasil por aquele órgão internacional.

Na editoria Carreira Naval, consta desta edição a matéria sobre a “ASPIRANTEX 2012”, tradicional operação que visa a proporcionar aos Aspirantes da Escola Naval a necessária familiarização com os principais exercícios operativos realizados pela Esquadra e com as atividades a bordo, de modo a contribuir com a formação rumo ao Oficialato.

Em prosseguimento à divulgação do contínuo processo de aprimoramento de nossos meios navais, dedicamos uma matéria ao surgimento de uma nova classe de navios, os Avisos Hidroceanográficos Fluviais. Essas unidades, em construção no País, serão empregadas no levantamento e coleta de informações necessárias à conclusão da cartografia náutica das principais vias navegáveis da Amazônia, proporcionando, assim, o aumento da segurança do intenso tráfego aquaviário daquela região.

Ainda nesta edição, contamos com artigo que aborda a relevância da consciência ambiental nas obras de construção do complexo militar-naval em Itaguaí (RJ) que, quando pronto, abrigará o Estaleiro e a Base Naval de Submarinos; entrevistas com o Diretor do Laboratório Farmacêutico da Marinha que, recentemente, prorrogou o protocolo de cooperação técnica com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), e com a Contra-Mestre da Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, na editoria Gente de Bordo; e, por fim, na editoria História Naval, artigo sobre os Uniformes e Tradições Navais.

Esperamos que as páginas seguintes tragam a todos uma ótima e agradável leitura.

Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto
Comandante da Marinha



Marinha em Revista é um periódico da Marinha do Brasil, elaborado pelo Centro de Comunicação Social da Marinha.

Comandante da Marinha
Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto

Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha
Vice-Almirante Paulo Mauricio Farias Alves

Vice-Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha
Capitão-de-Mar-e-Guerra André Luiz de Mello Braga

Assessor de Produção e Divulgação do
Centro de Comunicação Social da Marinha
Capitão-de-Fragata Marcus Teixeira da Silva

Assessor-Adjunto de Produção e Divulgação do
Centro de Comunicação Social da Marinha
Capitão-de-Corveta Dino Avila Busso

Jornalista responsável
Capitão-Tenente (T) Felipe Picco Paes Leme

Organização do material editorial
Capitão-Tenente (T) Felipe Picco Paes Leme

Revisão
Capitão-de-Fragata Marcus Teixeira da Silva
Capitão-de-Corveta Dino Avila Busso

Projeto editorial
Centro de Comunicação Social da Marinha

TDA Brasil
www.tdabrasil.com.br
Projeto gráfico: **João Filipe de Souza Campello**
Direção de arte e diagramação: **Rael Lamarques**



Fotografias
Arquivos da Marinha do Brasil
e colaboradores

Foto da capa
Primeiro-Sargento (CP) Edmilson
Coelho Auto

Tiragem
40.000 exemplares

Impressão e distribuição
Qualytá Gráfica e Editora

Centro de Comunicação Social
da Marinha
Esplanada dos Ministérios, Bl. N,
Anexo A, 3º andar
Brasília • DF • CEP 70055-900
Telefone (61) 3429-1831
Brasília, abril de 2012.
www.mar.mil.br
faleconosco@ccsm.mar.mil.br



MARINHA NA FORÇA INTERINA DAS NAÇÕES UNIDAS NO LÍBANO (UNIFIL)

18

Operações

“ASPIRANTEX 2012”

4

Meios Navais

Avisos Hidroceanográficos
Fluviais

10

Tarefas Especiais

Pé na borda Dulcineca!
Marinha focada no
Controle de Avarias

14

Esportes

Instalações esportivas
da Marinha: um incentivo ao
esporte brasileiro

27

Cultura

Uma tarde navegando
pela história no Espaço
Cultural da Marinha

32

Artigo

A consciência ambiental
nas obras de construção do
Estaleiro e da Base Naval de
Submarinos, em Itaguaí (RJ)

37

Entrevista

Diretor do LFM,
Capitão-de-Mar-e-Guerra (S)
Almir Diniz de Paula

39

Gente de Bordo

Suboficial Rosistene Moraes
de Souza Oliveira

41

História Naval

Uniformes e
Tradições Navais

43

“ASPIRANTEX 2012”

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Leonel Vargas
Fotos: Primeiro-Sargento (CP) Edmilson Coelho Auto e
Segundo-Sargento (CI) Rafael Santa Cruz Ferreira





De 13 de janeiro a 1º de fevereiro de 2012, os Aspirantes da Escola Naval, futuros Oficiais da Marinha, embarcaram nos navios da Esquadra para complementar os conhecimentos aprendidos nos bancos escolares.

No dia 13 de janeiro, Mocanguê - a sede da Esquadra brasileira - viveu um dia movimentado. Naquela data partiu, da Base Naval do Rio de Janeiro, um Grupamento Operativo em mais uma Operação “ASPIRANTEX”. O Grupo-Tarefa (GT) foi formado pelos Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) “Almirante Saboia”; Navio-Tanque (NT) “Almirante Gastão Motta”; Fragatas “Greenhalgh”, “Niterói” e “Liberal”; Corvetas “Barroso” e “Frontin”; Submarinos “Tamoio” e “Timbira”; dois helicópteros AH-11A “Super Lynx” e um helicóptero UH-12 “Esquilo”.

O GT estava sob o Comando do Contra-Almirante Carlos Augusto de Moura Resende, Comandante da 1ª Divisão da Esquadra. Dentre os 1.700 militares embarcados, estavam 233 Aspirantes dos 2º e 4º anos da Escola Naval (EN), prestes a iniciar o período letivo de 2012.

“Sempre me identifiquei com assuntos de eletrônica e, na ‘ASPIRANTEX’, vou ter a oportunidade de verificar se é isso mesmo o que quero”.

**Aspirante do 2º ano
Leon Cader Drumond Silveira**

O propósito da “ASPIRANTEX”, que faz parte do Estágio de Verão do Ciclo Escolar da EN, é familiarizar os futuros Oficiais com as atividades, exercícios e treinamentos

desenvolvidos a bordo dos navios da Esquadra. Em 2012, a comissão teve como destino as cidades de Mar del Plata, na Argentina; Montevidéu, no Uruguai; e Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul.

No caso dos Aspirantes do 2º ano, a experiência vivenciada no decorrer de 20 dias de embarque contribuiu para a importante decisão profissional a que foram submetidos ao término da viagem: a opção entre os Corpos da Armada, de Fuzileiros Navais ou de Intendentes da Marinha. Foi também escolhida, por cada Aspirante, a habilitação que pretende cursar, dentre as disponíveis para cada Corpo. No caso daqueles que optaram pela Armada, as opções disponíveis são mecânica, eletrônica ou sistemas de armas; os Fuzileiros Navais escolheram entre as habilitações em mecânica ou eletrônica; e os Intendentes da Marinha são, automaticamente, direcionados para a habilitação em administração. Os Aspirantes do 4º ano, que fizeram a escolha em anos anteriores e já integram os Corpos da Marinha, aproveitaram a operação para colocar em prática os conhecimentos aprendidos.

“Sempre me identifiquei com assuntos de eletrônica e, na ‘ASPIRANTEX’, vou ter a oportunidade de verificar se é isso mesmo o que quero”, expôs Leon Cader Drumond Silveira, Aspirante do 2º ano, logo no início da jornada. O Aspirante do Corpo da Armada Ivo Victorazzo Silva do Carmo, do

4º ano, cursando a habilitação em eletrônica, estava satisfeito com a oportunidade do embarque. “Estou na minha segunda ‘ASPIRANTEX’. É importante essa vivência no mar, para que possa conhecer como é, no dia-a-dia, a vida embarcado. Tenho

conversado bastante com os Oficiais do Departamento de Operações e estou gostando do trabalho nessa área”, comentou.

Além de servir como instrumento de apoio à formação dos futuros Oficiais da Marinha, a “ASPIRANTEX” é

uma importante comissão para os navios e aeronaves da Esquadra, que realizam exercícios em operações de ataque, esclarecimento, antissubmarino e de apoio logístico móvel, incluindo ações de superfície, defesa aeroespacial e guerra eletrônica. Também é realizada



Tripulação formada no NDCC “Almirante Saboia”

Patrulha Naval em significativa parcela das águas jurisdicionais brasileiras - na chamada “Amazônia Azul”.

Para o Chefe do Estado-Maior da Esquadra, Contra-Almirante Paulo Ricardo Médiçi, embarcado no

NDCC “Almirante Saboia”, a “ASPIRANTEX” é uma excelente oportunidade para os Aspirantes colocarem em prática tudo aquilo que aprenderam na teoria durante as aulas na EN. “O adestramento é muito útil para os

Aspirantes, que entendem melhor o funcionamento operativo da Marinha do Brasil, assim como para nossa Esquadra, que receberá Oficiais preparados para guarnecer seus navios”.

O mesmo pensamento tem o Comandante do NDCC “Almirante Saboia”, Capitão-de-Mar-e-Guerra Valter Citavicius Filho. “Para a tripulação do navio, a presença dos Aspirantes é motivadora. Eles estudam e se preparam para transmitir os conhecimentos aos futuros Oficiais”.

“O adestramento é muito útil para os Aspirantes, que entendem melhor o funcionamento operativo da Marinha do Brasil, assim como para nossa Esquadra, que receberá Oficiais preparados para guarnecer seus navios”.
Contra-Almirante Paulo Ricardo Médiçi

“Para nós é um motivo de orgulho receber nossos amigos da Marinha do Brasil, seus futuros Oficiais e as tripulações dos navios. Desejamos retribuir, à altura, a excelente recepção dispensada a nossos navios quando em visita aos portos brasileiros”.
Contra-Almirante Edgardo Aníbal Garcia

PORTOS

No dia 19 de janeiro, os navios foram distribuídos para atracação nos portos de Mar Del Plata, Montevideu e Rio Grande, onde permaneceram até o dia 23 de janeiro. A Argentina foi o destino do NDCC “Almirante Saboia” e das Fragatas “Niterói” e “Greenhalgh”. No Uruguai, estiveram o Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta”, a Corveta “Barroso” e o Submarino “Tamoio”, enquanto a Fragata “Liberal” e a Corveta “Frontin” atracaram na cidade de Rio Grande.

Na chegada à Argentina, o Comandante da Área Naval Atlântica de Mar Del Plata, Contra-Almirante Edgardo Aníbal Garcia, foi recebido a bordo do NDCC “Almirante Saboia” pelo Comandante-em-Chefe da Esquadra, Vice-Almirante Wilson Barbosa Guerra. Na ocasião, o Contra-Almirante Garcia ressaltou a satisfação em receber a Esquadra brasileira. “Para nós é um motivo de orgulho receber nossos amigos da Marinha do Brasil, seus futuros Oficiais e as tripulações dos navios. Desejamos retribuir, à altura, a excelente recepção dispensada



Navios em ação durante a “ASPIRANTEX 2012”

a nossos navios quando em visita aos portos brasileiros”.

Antes do retorno ao Rio de Janeiro, foram também visitados os portos de Itajaí (SC) e Paranaguá (PR).

ATIVIDADES A BORDO

Durante os exercícios realizados na “ASPIRANTEX”, os Aspirantes



Aspirantes recebem instruções durante a “ASPIRANTEX 2012”

tiveram a oportunidade de presenciar a desatracação em situações que envolvem ameaças assimétricas. Nesse tipo de treinamento, é simulada a presença de embarcações não militares que oferecem potencial risco de desferir ataques aos navios do GT. No exercício, as unidades efetuam procedimentos para evitar esse tipo de ameaça. Os Aspirantes acompanharam as ações desencadeadas pelas tripulações dos navios, incluindo o guarnecimento de postos de combate e postos de abandono.

Durante a operação, os futuros Oficiais assumiram importantes funções nas manobras e exercícios operativos realizados. No Passadiço e no Centro de Operações de Combate (COC), participaram, ativamente, dos exercícios de manobras táticas, calculando rumos e velocidades para as



Navios manobram durante a operação

“Ver a manobra ser efetuada e a evolução dos navios para assumir os novos postos na formatura foi empolgante”

**Aspirante do 3º ano
Renan Pereira Schulz**

unidades se posicionarem nas diversas formaturas estabelecidas. Conhecimentos sobre comunicações navais e navegação astronômica também foram transmitidos aos futuros Oficiais.

“Ver a manobra ser efetuada e a evolução dos navios para assumir os novos postos na formatura foi empolgante”, orgulhou-se o Aspirante Renan Pereira Schulz, do 3º ano, que atuou como Oficial de Manobra.

Outra peculiaridade da Esquadra, presenciada pelos Aspirantes, foi o contínuo estado de vigilância das tripulações dos navios em viagem. Para elevar a aptidão do pessoal que trabalha na identificação de submarinos, quando operando na superfície, por exemplo, foi efetuada a demonstração dos mastros do

Submarino “Timbira”, em diversos perfis de aproximação dos navios.

Uma das atividades que despertou maior interesse foram as operações aéreas realizadas, diuturnamente, pelo GT, com ênfase na mentalidade de segurança que envolve esse tipo de atividade na Marinha. Nesse sentido, também foram conduzidos diversos treinamentos de combate a incêndio e controle de avarias, que visam a manter as tripulações prontas para enfrentar qualquer tipo de sinistro.

“Começamos com treinamentos básicos e fainas marinheiras. Os Aspirantes tiveram a oportunidade de visualizar o exercício pleno da liderança em seus diversos níveis, participando, efetivamente, da condução das atividades a bordo dos navios”.
Contra-Almirante Carlos Augusto de Moura Resende

Durante a travessia entre os portos, foram executadas transferências de óleo no mar – nas quais o Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta” fornece combustível aos demais navios do GT - e manobras de “Homem ao Mar”, quando são cumpridos todos os procedimentos para recolher um tripulante que, por ventura, tenha caído no mar.

Além dos aspectos de ordem operativa, os Aspirantes adquiriram noções sobre a rotina administrativa, conhecendo de perto a gestão dos Departamento de Armamento, Operações, Máquinas e Intendência, comuns aos navios da nossa Esquadra.

MOMENTO DE DECISÃO

Após intensa atividade operativa, é hora de retornar para casa. É, também, o momento dos Aspirantes do 2º

Exercício de tiro



ano optarem pelos Corpos e habilitações que irão seguir. “Ao longo do 1º ano na Escola Naval, tive dúvidas com relação ao Corpo que iria seguir. Acabei decidindo pelo Corpo da

Armada, com habilitação em sistemas de armas, e estou bastante satisfeito. A ‘ASPIRANTEX’ foi fundamental para minha escolha. As conversas com os Oficiais do navio e o conhecimento da rotina de bordo serviram para aumentar minha convicção”, afirmou o Aspirante Leonardo Pecorella Sarto.

Próximo do término da comissão, o Comandante da 1ª Divisão da Esquadra, Contra-Almirante Resende, comentou a participação dos Aspirantes na operação. “Começamos com treinamentos básicos e fainas marinheiras. Os Aspirantes tiveram a oportunidade de visualizar o exercício pleno da liderança em seus diversos níveis, participando, efetivamente, da condução das atividades a bordo dos navios” 



Aspirantes põem em prática os conhecimentos teóricos aprendidos na EN



Avisos Hidroceanográficos Fluviais

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Leonel Vargas
Imagens: INACE/Diretoria-Geral do Material da Marinha
Foto: Suboficial (CN) Edson Tenório Silva

Amazônia Legal: a região, abrigada em território brasileiro, possui 5,2 milhões de quilômetros quadrados e compreende os Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, e Tocantins. Nela, encontra-se uma das maiores redes fluviais do mundo e a mais extensa do País, com aproximadamente 20 mil quilômetros de rios.

Visando a contribuir para o desenvolvimento econômico, social e a proteção da Região Amazônica, a Marinha do Brasil participa do projeto “Cartografia da

Amazônia”, lançado em 2005 pelo Governo Federal. A proposta é concluir as cartografias náuticas, terrestres e geológicas dos 35% do território da região da Amazônia que

carece dessas informações – os chamados “vazios cartográficos”. Para isso, uma nova Classe de navios está sendo construída – os Avisos Hidroceanográficos Fluviais (AvHoFlu).



“Os Avisos executarão os levantamentos hidrográficos considerando a dinâmica dos rios amazônicos, incluindo informações indispensáveis à manutenção das cartas náuticas da região.

O conhecimento preciso e atualizado dos canais de navegação dos rios resultará em uma melhoria na segurança da navegação”.

Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Marcos Nunes de Miranda

na segurança da navegação”, explicou o Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Marcos Nunes de Miranda.

A atividade hidrográfica na Amazônia apresenta características particulares que a distinguem da hidrografia costeira e oceânica. O nível das águas, ou regime de cheia dos rios, é influenciado pelos períodos de chuva e seca e, em alguns locais, pela variação das marés do Oceano Atlântico. O contorno das margens e a formação ou desaparecimento de ilhas fluviais e bancos de areia são afetados pela erosão e assoreamento causados pela ação dos próprios rios. O levantamento hidrográfico da Região Amazônica é, portanto, um trabalho meticuloso e contínuo. Daí a importância dos navios em construção.

“Em sentido amplo, os Avisos darão ênfase a pesquisas relacionadas à cartografia, hidrografia, hidrologia,

Esses meios atenderão ao subprojeto “Cartografia Náutica”, que será coordenado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, da Marinha do Brasil.

O trabalho, que será desenvolvido pelos novos navios em construção, permitirá a atualização contínua das cartas náuticas das principais hidrovias da Amazônia, por onde são escoadas cerca de 20% das exportações do País. Assim, será possível planejar projetos de infraestrutura, realizar

transporte em escala comercial dos produtos, realizar o ordenamento territorial e prover a segurança náutica, fatores que contribuirão efetivamente para o desenvolvimento da região.

“Os Avisos executarão os levantamentos hidrográficos considerando a dinâmica dos rios amazônicos, incluindo informações indispensáveis à manutenção das cartas náuticas da região. O conhecimento preciso e atualizado dos canais de navegação dos rios resultará em uma melhoria

meteorologia e geomorfologia. Os dados derivados da operação dessas novas plataformas serão de utilidade para a comunidade científica do País”, explicou o Vice-Almirante Miranda.

BATIMENTO DE QUILHA

Um grande passo para o desenvolvimento do projeto foi dado nas dependências do Estaleiro da Indústria Naval do Ceará (INACE), em Fortaleza (CE). No dia 13 de março de 2012, foram

batidas as quilhas dos AvHoFlu “Rio Solimões” e “Rio Negro”. Os Avisos são os dois últimos de um total de quatro navios a serem construídos. Antes deles, já foram batidas as quilhas dos AvHoFlu “Rio Tocantins” e “Rio Xingu”.

O Diretor de Sistemas de Armas da Marinha, Vice-Almirante Elis Treidler Öberg, presidiu a cerimônia e realizou o ato simbólico do batimento das quilhas (tradicional cerimônia que marca o início da construção de uma

embarcação). “Esses navios vão ajudar significativamente a segurança da navegação na Amazônia, pois permitirão que a dinâmica de mudança dos rios seja perfeitamente conhecida, possibilitando a publicação de cartas náuticas bem confeccionadas”, disse o Vice-Almirante Öberg.

Para o Diretor de Engenharia Naval, Contra-Almirante (EN) Francisco Roberto Portela Deiana, a construção dos navios demonstra o crescimento da

Aviso Hidroceanográfico Fluvial “Rio Negro”



indústria naval nacional. “O número de estaleiros no País está crescendo e eles já começam a interessar-se pela construção de navios militares, que envolve uma engenharia bem mais difícil, bem mais exigente”.

A previsão é de que os quatro AvHoFlu sejam entregues até dezembro de 2012. Os Avisos “Rio Tocantins” e “Rio Xingu” ficarão sediados em Belém, sob a jurisdição do Comando do 4º Distrito Naval, enquanto os AvHoFlu “Rio Negro” e “Rio Solimões” ficarão em Manaus, sob a jurisdição do Comando do 9º Distrito Naval.

“Esses navios vão ajudar significativamente a segurança da navegação na Amazônia, pois permitirão que a dinâmica de mudança dos rios seja perfeitamente conhecida, possibilitando a publicação de cartas náuticas bem confeccionadas”.

**Diretor de Sistemas de Armas da Marinha,
Vice-Almirante Elis Treidler Öberg**

HOMENAGEM AOS RIOS BRASILEIROS

Os navios receberam nomes de importantes rios brasileiros. O Rio Negro, por exemplo, é o principal afluente do Amazonas. Banha três

países da América do Sul e percorre cerca de 1.700 km.

O Rio Solimões começa no Peru, estendendo-se também por 1.700km até chegar a Manaus, onde encontra o

O projeto “Cartografia da Amazônia” foi instituído, em junho de 2005, no âmbito do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR). A proposta consiste na realização de Levantamento Estratégico Integrado para a Amazônia, com o propósito de cobrir os “vazios cartográficos” da região.



Rio Negro e recebe o nome de Amazonas. A confluência do Negro e do Solimões é avaliada como o maior encontro de águas do mundo, por conta do volume e da vazão - força e grandeza que podem ser vistas por mais de 10 quilômetros de distância a partir do ponto de encontro dos rios.

O PROJETO

O projeto “Cartografia da Amazônia” foi instituído, em junho de 2005, no âmbito do Gabinete de

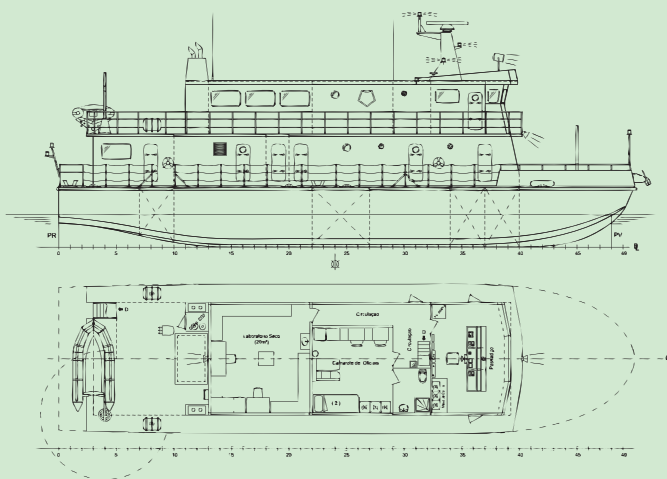
Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR). A proposta consiste na realização de Levantamento Estratégico Integrado para a Amazônia, com o propósito de cobrir os “vazios cartográficos” da região. Coordenado pelo Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CenSiPAm), é composto por três subprojetos: Cartografia Terrestre, Cartografia Geológica e Cartografia Náutica. O projeto é realizado em parceria

com a Marinha, Exército, Força Aérea e Serviço Geológico do Brasil.

O empreendimento tem dimensão estratégica. Sua concretização permitirá aprofundar o conhecimento sobre a Amazônia brasileira, bem como prover suporte a projetos de infraestrutura a serem implantados na região. Além do desenvolvimento regional, o projeto prevê a geração de informações estratégicas para monitoramento e para a Segurança e Defesa Nacional, com especial ênfase nas áreas de fronteira .

CARACTERÍSTICAS DOS MEIOS

- » Comprimento total: 25m
- » Comprimento entre perpendiculares: 24m
- » Boca moldada: 6,5m
- » Pontal: 2,6m
- » Deslocamento leve: 110t
- » Deslocamento carregado: 140t
- » Calado leve: 0,91m
- » Calado carregado: 1,40m
- » Velocidade máxima: 10 nós
- » Tripulação: 02 Oficiais e 08 Praças



No interior de cada Aviso, existe um laboratório seco, onde são armazenados e analisados os dados coletados. Os navios serão dotados de diversos equipamentos específicos para a coleta de dados ambientais. Esse material - sensores, ecobatímetros, correntômetros, coletores de amostra de fundo, entre outros - será

armazenado em um compartimento destinado especialmente para esse fim.

Os navios também serão providos de modernos equipamentos de navegação por satélite, comunicações, radares e equipamentos do Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança (GMDSS), além de aparelhos “Global Positioning System” (GPS) e Diferencial “Global Positioning System” (DGPS) de última geração.

Pé na borda Dulcineca! Marinha focada no Controle de Avarias

Marinha ministra cursos de alto nível sobre controle de avarias, combate a incêndio, primeiros socorros, reboque, salvamento e sobrevivência no mar

Por Capitão-Tenente (T) Felipe Picco Paes Leme e
Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Leonel Vargas
Fotos: Segundo-Sargento (AR) Alexander Vieira

Ao falarmos de Maracanã, nos remetemos logo a um dos mais conhecidos estádios de futebol do mundo, localizado na cidade do Rio de Janeiro, que receberá a partida final da Copa do Mundo de 2014.

Mas, para os militares do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), Organização Militar da Marinha do Brasil sediada em Parada de Lucas, no Rio de Janeiro,

Maracanã pode ter outro significado. Para eles, o nome refere-se, também, ao simulador de treinamento de combate a incêndio em combustíveis líquidos, como óleo e gasolina.

O simulador é apenas uma das estruturas que servem para capacitar os militares e servidores civis da Marinha para atuar em diversas situações, em que é necessário o acionamento do Controle de Avarias (CAv). O treinamento no simulador faz parte do preparo dos militares para enfrentar avarias estruturais, contaminações biológico-nucleares e para prestar primeiros socorros, proteção ambiental e outros serviços, tanto em terra



como no mar, a bordo dos navios.

É no simulador, conhecido como Maracanã, que é utilizado o termo “Dulcineca”, derivado do inglês “goose neck”. Ele refere-se a uma manobra realizada com as mangueiras de incêndio, com o propósito de afastar as chamas de quem estiver combatendo o sinistro, no momento da aproximação final ao fogo. Consiste em levantar bruscamente a mangueira, segurando-a com os

braços estendidos acima da cabeça, enquanto o “número um da linha de ataque”, elemento que segura a mangueira na sua extremidade, coloca o esguicho na posição vertical, direcionado para baixo, movimentando-o vigorosamente de um lado para o outro. Essa manobra permite o resfriamento da área que está junto aos militares que combatem o incêndio, afastando as chamas.

“Pé na borda Dulcineca!” é o comando gritado, o mais alto possível, pelo líder da turma de incêndio, para que seja realizada a manobra de forma precisa e coordenada, a fim de evitar falhas ou acidentes.

CONTROLE DE AVARIAS

O Grupo de Controle de Avarias (GruCAv) é parte significativa da estrutura do CAAML, que possui sua sede no Complexo Naval de Mocanguê, em Niterói (RJ). Atualmente, o GruCAv possui as Divisões de Curso de Combate a Incêndio (CBINC), Avarias Estruturais, Núcleo Biológico-Químico, Primeiros Socorros, Proteção Ambiental e Serviços Gerais, sendo subordinado ao Departamento de Instrução e Adestramento.

O GruCAv conta com dois pátios, diversos simuladores e salas de aula, dotados de recursos instrucionais que proporcionam um ambiente adequado para o aprendizado e prática das disciplinas ensinadas. “No controle de avarias, são ministradas aulas práticas e teóricas, na qual são abordados o combate a alagamentos, defesa nuclear, biológica, química e radiológica e aplicação de primeiros socorros”, explica o Capitão-de-Corveta Walter Cruz Junior, Encarregado da Divisão de Combate a Incêndio.

Talvez o curso mais importante seja o de combate a incêndio. Isso por tratar-se, teoricamente, de uma situação mais possível de acontecer, tanto em terra como a bordo dos navios. Para se contrapor a esse tipo de sinistro, toda Organização Militar da Marinha do Brasil possui um grupo de avarias. No entanto, é a bordo dos navios e embarcações que a ocorrência de um incêndio é mais preocupante, devido às restritas possibilidades de se obter qualquer tipo de auxílio. Deve-se levar em consideração que esses meios navais passam boa parte do tempo no mar ou nos



Militar em treinamento de Combate a Incêndio

“No controle de avarias, são ministradas aulas práticas e teóricas, na qual são abordados o combate a alagamentos, defesa nuclear, biológica, química e radiológica e aplicação de primeiros socorros”.
Capitão-de-Corveta
Walter Cruz Junior

rios, desempenhando as atividades próprias do Poder Naval.

O curso básico de combate a incêndio tem a duração de cinco dias. O aluno aprende os fundamentos de combate a incêndio, suas classes, os agentes extintores e o correto manuseio dos equipamentos de proteção individual. “Em média, formamos 3,5 a 4 mil alunos por ano nesse curso, entre militares, servidores civis, pessoal da Marinha Mercante, aquaviários e integrantes de instituições civis”, informa o Comandante Walter.

No curso básico são utilizados três simuladores. O Maracanã, que

simula um incêndio em combustíveis líquidos; o simulador de incêndio em praça de máquinas, que simula avarias em uma praça de máquinas de navio; e o de pequenos incêndios, chamado de *indoor*, onde é treinado o primeiro combate em diversas classes de incêndio.

O Capitão-de-Corveta Ricardo Reis Rebelo, Encarregado do GruCav, explica a importância dos cursos ministrados no CAAML. “O combate a incêndio é o pilar dos nossos cursos, pois sempre estamos preocupados com esse tipo de sinistro. A bordo dos navios da Marinha,

do Comandante ao Marinheiro mais moderno, todos devem ter esse curso. Aos Marinheiros mais novos a ordem é: colocou o pé no navio, faz o curso. Existem 13 cursos voltados somente para o pessoal embarcado”.

Ele explica, ainda, como funciona o controle de avarias a bordo. “Todo navio possui um grupo de controle de avarias, que é dividido em um ou mais reparos de CAV. Cada reparo tem um encarregado e é composto, basicamente, por um telefonista, um líder, uma turma de ataque, duas turmas de suporte e outras de apoio.

“O combate a incêndio é o pilar dos nossos cursos, pois sempre estamos preocupados com esse tipo de sinistro. A bordo dos navios da Marinha, do Comandante ao Marinheiro mais moderno, todos devem ter esse curso. Aos Marinheiros mais novos a ordem é: colocou o pé no navio, faz o curso. Existem 13 cursos voltados somente para o pessoal embarcado”.

Capitão-de-Corveta Ricardo Reis Rebelo

Grupo em treinamento no chamado “Maracanã”





O treinamento de combate a incêndio exige muita dedicação dos militares

“Quando ocorrem avarias, sejam elas quais forem, a bordo ou em terra, os militares da Marinha podem enfrentar situações extremas. Temos que ser muito rápidos e ágeis para dissipar o perigo. O preparo que os nossos cursos nos dão é excelente e, devido a isso, na maioria das vezes conseguimos resolver os problemas nos primeiros minutos”.

Capitão-de-Corveta Walter Cruz

em terra, os militares da Marinha podem enfrentar situações extremas. Temos que ser muito rápidos e ágeis para dissipar o perigo. O preparo que os nossos cursos nos dão é excelente e, devido a isso, na maioria das vezes conseguimos resolver os problemas nos primeiros minutos”, complementa o Comandante Walter 

A dinâmica do combate a incêndio em um navio ocorre assim: ao ser acionado um alarme de incêndio, por algum sensor ou pela ação de alguém que tenha verificado a presença de fumaça ou fogo, a turma de ataque vai ao local para dar o primeiro combate, utilizando extintores, enquanto são preparadas as linhas de mangueira e outros materiais que serão necessários ao prosseguimento das ações. A primeira turma de suporte veste equipamento apropriado - máscaras, macacão, capuzes, luvas, capacetes e equipamentos de respiração autônomos - e dirige-se ao local do sinistro para render a turma de ataque e dar continuidade ao combate, já utilizando as mangueiras com água pressurizada. Enquanto isso, a segunda turma de suporte está se preparando, vestindo uma roupa mais pesada - apropriada para o

combate próximo ao fogo - e os demais equipamentos de proteção individual. É essa turma que atuará até o fogo ser totalmente extinto.

“Quando ocorrem avarias, sejam elas quais forem, a bordo ou



Militares em treinamento em um dos simuladores

Marinha na Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL)

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Alessandra Cintra-de P. S. M. Barreto

Fotos: Segundo-Sargento (OR) Ricardo Alessandro Ferri

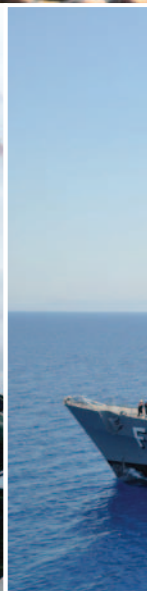




A Marinha do Brasil contribui para a manutenção da paz no Oriente Médio, participando da Força-Tarefa Marítima que realiza o patrulhamento da costa libanesa em apoio à Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL).

As Operações de Paz são o instrumento concreto que a Organização das Nações Unidas (ONU) utiliza para assegurar a paz e a segurança internacionais. Essas operações são organizadas e conduzidas, após aprovação do Conselho de Segurança daquele organismo internacional, por meio do seu Departamento de Operações de Paz (“Department of Peacekeeping” - DPKO), que emprega forças militares e policiais cedidas pelos seus Estados-Membros para executar uma ampla variedade de tarefas, que incluem verificação do cumprimento dos direitos humanos, desarmamento, desmobilização e reintegração de ex-combatentes.

O Brasil, historicamente, é um importante partícipe desse esforço internacional que busca estabelecer o diálogo e a harmonia como pilares das relações entre os Estados, sociedades e indivíduos. Ao longo de mais de seis décadas, desde a fundação da ONU, o País já contribuiu em diversas ocasiões com o envio de tropas e observadores militares – os chamados “peacekeepers”. A Marinha participa desse processo desde seu início, em 1947, quando o então Capitão-Tenente John Anderson





Militares da Marinha do Brasil durante exercício a bordo da Fragata “União”





Tripulação formada durante a incorporação da Fragata “União”

Munro integrou a Comissão Especial das Nações Unidas para os Bálcãs (UNSCOB), na Grécia e, em 1965, com o primeiro envio de tropas do Corpo de Fuzileiros Navais, que integraram a Força Interamericana de Paz (FIP), na República Dominicana.

Em 1978, a ONU estabeleceu a Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL), por meio das

resoluções nº 425 e 426 do Conselho de Segurança daquele organismo, com o mandato original de supervisionar a retirada das tropas israelenses do território daquele país. A partir de junho de 2006, em atendimento à solicitação do governo libanês, foi criada, pela Resolução nº 1701, uma Força-Tarefa Marítima (FTM) para monitorar o tráfego ao largo da costa libanesa, com vistas a

evitar violações ao embargo de armas aplicado ao Líbano e para treinar os quadros da Marinha de Guerra libanesa.

A FTM é o primeiro e único componente naval, organizado como Força-Tarefa, a participar de uma Missão de Manutenção de Paz da ONU, que conta, hoje, com cerca de 1.060 militares e nove navios de seis nacionalidades, sendo três da Alemanha, dois de Bangladesh, um da Grécia, um da Indonésia e um da Turquia, além de uma Fragata brasileira.

A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA NA FTM-UNIFIL

Tendo em vista a experiência e competência brasileira em missões

“Esse fato demonstra a confiança e credibilidade no nosso País e projeta o Brasil como uma nação engajada em operações de manutenção de paz”.

**Comandante da FTM,
Contra-Almirante Wagner Lopes de Moraes Zamith**



de manutenção de paz, dentre as quais destaca-se a contribuição à Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (MINUSTAH), o Brasil recebeu e aceitou, em 2010, o convite da ONU para assumir o comando da FTM-UNIFIL. “Esse fato demonstra a confiança e credibilidade no nosso País e projeta o Brasil como uma nação engajada em operações de manutenção de paz”, destaca o atual Comandante da FTM, Contra-Almirante Wagner Lopes de Moraes Zamith.

A participação do Brasil na Força-Tarefa Marítima revela dois interessantes aspectos. A FTM-UNIFIL é a

primeira força de paz, de caráter naval, que o Brasil participa no exterior a pedido da ONU. É, também, a primeira vez que o comando da FTM está a cargo de um país não-membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

O então Contra-Almirante Luiz Henrique Caroli, primeiro Oficial da Marinha do Brasil a exercer o cargo de Comandante da FTM-UNIFIL, assumiu o comando a bordo de uma Fragata da Turquia, em fevereiro de 2011. A fim de contribuir com as tarefas atribuídas à FTM e com o mandato da UNIFIL, a Marinha do Brasil, após aprovação do Congresso Nacional,

deslocou um navio para o Líbano. Assim, em 14 de novembro de 2011, a Fragata “União” (F45) foi incorporada à FTM. Devido à sua capacidade de comando e controle e disponibilidade de acomodações, a F45 foi designada Capitânia da FTM, ou seja, o navio no qual o Comandante e seu Estado-Maior permanecem embarcados durante as operações.

Na avaliação do Vice-Almirante Caroli, a participação do Brasil tem sido muito positiva. “A Marinha libanesa tem demonstrado crescente capacidade para controlar as suas águas jurisdicionais e isso é resultado do nosso trabalho e do trabalho da FTM”.



Grupo de Retomada e Resgate em exercício de *Fast Rope* na Fragata “União”

No dia 25 de fevereiro de 2012, o comando da FTM-UNIFIL foi transmitido ao Contra-Almirante Zamith, atual comandante. O fato de outro Oficial da Marinha do Brasil assumir o cargo é, também, um fator indicativo do reconhecimento, por parte da ONU e do Líbano, da qualidade e competência do trabalho brasileiro naquela força de paz. A participação do País na FTM-UNIFIL elevou o Brasil à condição de 12º maior contribuinte de tropas em operações de paz. “O Brasil já participa de missões de manutenção de paz há muito tempo. Alcançamos, hoje, a 12ª colocação e temos o orgulho de assumir uma posição de liderança extremamente importante, comandando uma força multinacional, que conta com nove navios, de seis nacionalidades”, destacou o Almirante Zamith.

Além de evitar a entrada de armamentos ilegais e de produtos proibidos pelo litoral libanês, a FTM tem

“O Brasil já participa de missões de manutenção de paz há muito tempo. Alcançamos, hoje, a 12ª colocação e temos o orgulho de assumir uma posição de liderança extremamente importante, comandando uma força multinacional, que conta com nove navios, de seis nacionalidades”.

Comandante da FTM, Contra-Almirante Wagner Lopes de Moraes Zamith

outra importante atribuição: contribuir para o treinamento da Marinha do Líbano, a fim de capacitá-la a exercer, no futuro, o controle de suas águas jurisdicionais.

A UNIFIL conta, atualmente, com contingentes da Alemanha, Áustria, Bangladesh, Bélgica, Bielorrússia, Brasil, Brunei, Camboja, Catar, China, Chipre, Croácia, Coreia, Dinamarca, El Salvador, Eslovênia, Espanha, França, Gana, Guatemala, Grécia, Hungria, Índia, Indonésia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Macedônia, Malásia, Nepal, Nigéria, Portugal, Sérvia, Serra Leoa, Sri Lanka, Tanzânia e Turquia. Seu

atual comandante é o General Paolo Serra, da Itália.

NO CÉU E NO MAR

A rotina dos 250 tripulantes da Fragata “União” é árdua. A missão requer um intenso treinamento. Para isso, são realizados, constantemente, exercícios operativos que visam a preparar as tripulações dos navios e aeronaves para as ações que se fazem necessárias durante o cumprimento das tarefas. São simuladas abordagens em embarcações suspeitas, efetuadas por equipe de mergulhadores de combate, exercícios de tiro e outros adestramentos internos, como o de combate a incêndio.

Interrogar embarcações estrangeiras que navegam pela região está entre os procedimentos adotados pelos navios da FTM. “Interrogamos todo o tráfego marítimo na área, incluindo navios mercantes e embarcações pesqueiras. Para conseguirmos acompanhar, efetivamente, todas as embarcações que se encontram nas proximidades do litoral libanês, estabelecemos um *link* de dados com as estações da Marinha do Líbano em terra”, explica o Comandante da Fragata “União”, Capitão-de-Fragata Ricardo Fernandes Gomes.

Segundo ele, a região tem uma atividade militar intensa. Por essas águas passam navios de vários países. Além disso, a gente também consegue perceber considerável atividade aérea. Isso é detectado pelo nosso radar, que consegue captar quaisquer deslocamentos de aeronaves que trafegam pela área de operações, próximas ao navio”, complementa.

Uma aeronave “Super Lynx” da Marinha do Brasil foi embarcada na Fragata “União” para apoiar as ações do navio no controle do tráfego de embarcações na região. Para o Encarregado do Destacamento Aéreo Embarcado, Capitão-de-Fragata Gilberto Pereira Júnior, o emprego do helicóptero na missão amplia a capacidade de detecção e identificação de contatos. “Para isso, lançamos a aeronave, que se afasta do navio, realiza a identificação das embarcações na região, faz a interrogação e passa os dados obtidos para a Fragata”, explica.

Segundo o Contra-Almirante Zamith, “a participação de uma Fragata brasileira na FTM foi um grande desafio e um significativo aprendizado, onde



Grupo de Retomada e Resgate durante exercício a bordo da Fragata “União”

obtivemos pleno êxito. Para a Marinha, é motivo de imenso orgulho”.

DISTÂNCIA DE CASA

Participar de uma missão tão longa, que dura, em média, sete meses, não é fácil. Além do confinamento no navio, os militares precisam acostumar-se com a saudade da família. Para o Primeiro-Sargento (AR) Ozailton Corrêa de Souza, que está há cinco meses longe de casa, esse é um dos principais

desafios da missão. “A maior dificuldade que nós temos no Líbano é a saudade. Estou longe dos filhos, da esposa, de pai e de mãe. Apesar de termos contato com eles pela internet, não é mesma coisa, mas somos treinados para isso e sabemos que nosso trabalho é muito importante”.

O Sargento diz que o fato de ser brasileiro ajuda. “É a primeira vez que vou ao exterior. Falo muito pouco o inglês, mas consigo



Cerimônia de Passagem de Comando da FTM-UNIFIL, a bordo da F45



A Fragata “Liberal” (F43) substituirá a Fragata “União”

A Fragata “Liberal” (F43), também da Marinha do Brasil, é o navio que substituirá a Fragata “União” (F45), a partir de maio de 2012. Seu Comandante é o Capitão-de-Fragata José Luiz Ferreira Canela.

CARACTERÍSTICAS:

- » Tripulação: 29 Oficiais e 250 Praças
- » Comprimento: 130 m
- » Largura: 14 m
- » Calado máximo: 5,50 m
- » Deslocamento máximo: 3,646 ton
- » Motores a diesel: 4
- » Turbinas: 2
- » Velocidade máxima: 32 nós (aproximadamente 60km/h)

A F43 é o quarto navio da Classe “Niterói”, tendo sido incorporada em novembro de 1978. Nesses 33 anos de operação, o navio passou por modernizações dispondo, hoje, de sensores e armamentos de alta tecnologia e de mísseis de elevada precisão e alcance, além de canhões com alta cadência de tiro.

ARMAMENTO:

- » 1 canhão VICKERS MK-8 de 4,5 pol
- » 1 lançador de foguetes antissubmarino BOFORS
- » 2 reparos triplos de torpedos
- » 2 lançadores de mísseis EXOCET
- » 1 lançador ALBATROZ de míssil antiaéreo ASPIDE
- » 2 canhões de 40 mm TRINITY
- » 2 reparos de foguetes CHAFF

me safar. Quando o libanês sabe que somos brasileiros, tudo fica mais fácil, as portas se abrem. Eles perguntam sobre o Ronaldo, sobre o Kaká e querem fazer amizade. O Brasil tem uma boa aceitação aqui”, declarou o militar, que é o Mestre d’Armas da Fragata “União”, responsável pela coordenação e supervisão das refeições da tripulação.

A alimentação, aliás, é um detalhe planejado para atenuar a saudade do Brasil. “O cardápio não mudou. Trouxemos grande quantidade de ingredientes do Brasil. Além disso, aqui também existem produtos parecidos com os nossos. O cardápio é brasileiro - arroz, feijão e carne - para que nossas raízes não sejam esquecidas”.

O Segundo-Sargento Francisco Farias Salgado Filho, Auxiliar de Comunicações da UNIFIL, fala da experiência adquirida. “Com certeza, esse intercâmbio enriqueceu muito minha vida profissional e pessoal. Tive a oportunidade de trabalhar com pessoas de diversos países e aprender um pouquinho sobre a cultura de cada lugar”, declarou .

Instalações esportivas da Marinha: um incentivo ao esporte brasileiro

Instalações esportivas da Marinha do Brasil serão locais de treinamentos para os Jogos Olímpicos Rio 2016

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Vanessa Rosana Soares da Silva Oliveira

Fotos: Segundo-Sargento (AR) Alexander Vieira





Ginásio do CIAMPA “Gorro de Fita”, onde foram realizadas as competições de boxe durante os 5º Jogos Mundiais Militares

Após um histórico de dedicação, superação e muitas vitórias durante os 5º Jogos Mundiais Militares, realizados em 2011, no Rio de Janeiro, a Marinha do Brasil teve algumas de suas instalações esportivas selecionadas para treinamentos de diversas equipes, que participarão dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio – 2016.

A notícia, divulgada no dia 24 de janeiro de 2012, pelo Comitê Organizador dos Jogos, foi recebida com grande satisfação pela Marinha do Brasil, pois atesta a qualidade das instalações disponibilizadas. A indicação dos locais de treinamento é um incentivo aos

atletas brasileiros e estrangeiros, que terão a seu dispor instalações novas, profissionais e de alto nível, antes e durante o evento. Na ocasião da escolha, foram consideradas aptas 172 instalações esportivas de 73 cidades, espalhadas por 18 estados das cinco regiões do País.

Entre as instalações esportivas da Marinha escolhidas, estão o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), localizado em Belém (PA); a Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ), em Niterói (RJ); o Centro de Instrução Almirante Milcíades Portela Alves (CIAMPA) e o Centro de Educação



Física Almirante Adalberto Nunes (CEFAN), no Rio de Janeiro (RJ); e o Colégio Naval, em Angra dos Reis (RJ). Além deles, o Clube Naval Charitas, em Niterói (RJ), e o Clube Naval de Brasília também receberão delegações.

ESTRUTURA ESPORTIVA

O CIABA disponibilizará sua piscina olímpica e alojamento para os atletas. A Base Naval do Rio de Janeiro também apoiará com sua piscina olímpica. Nela, poderão ser desenvolvidos os treinamentos de natação, pólo aquático e nado sincronizado. As instalações das quadras

O CIABA disponibilizará sua piscina olímpica e alojamento para os atletas. A Base Naval do Rio de Janeiro também apoiará com sua piscina olímpica.

de vôlei de praia e do futebol *society* da BNRJ também foram aprovadas.

Criado para formar Recrutas do Corpo de Fuzileiros Navais, o CIAMPA disponibilizará o Ginásio “Gorro de Fita”. Durante os 5º Jogos Mundiais Militares, esse ginásio foi utilizado para as competições de boxe, sendo muito elogiado pelos atletas e pelo público, que



Piscina Olímpica da Base Naval do Rio de Janeiro



Instalações esportivas do CEFAN

“O CEFAN é uma unidade ímpar da Marinha. Podemos afirmar que é a Organização Militar do esporte. Nossa localização é estratégica e nossas instalações podem receber atletas de diversas modalidades esportivas”.
Comandante do CEFAN,
Contra-Almirante (FN)
Fernando Cesar da Silva Motta

praticamente lotou as arquibancadas durante os dias da competição.

Com aproximadamente 225 mil metros quadrados, o Complexo Esportivo do CEFAN está estrategicamente localizado na Avenida Brasil, uma das principais vias de acesso do Rio do Janeiro, próximo ao Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim e das principais vias expressas da cidade, como as Linhas Amarela e Vermelha.

Durante a preparação para os 5º Jogos Mundiais Militares, o CEFAN passou por uma abrangente revitalização, que incluiu a reforma e a construção de diversas instalações esportivas e de apoio. Assim, as delegações nacionais e estrangeiras contarão com academia, ginásio poliesportivo, pista de atletismo, pista de obstáculo, parque aquático, dois campos de

futebol e uma quadra de futebol de areia, dentre outras facilidades.

Para o Comandante do CEFAN, Contra-Almirante (FN) Fernando Cesar da Silva Motta, a indicação é para ser comemorada. “O CEFAN é uma unidade ímpar da Marinha. Podemos afirmar que é a Organização Militar do esporte. Nossa localização é estratégica e nossas instalações podem receber atletas de diversas modalidades esportivas”.



Alunos treinam lançamento de dardo no campo de esportes do Colégio Naval, em Angra dos Reis



Campo de esportes da Base Naval do Rio de Janeiro

Por fim, a qualidade do campo de futebol e da piscina olímpica do Colégio Naval, conceituada instituição de Ensino Médio da Marinha, foram decisivos para a sua aprovação como base de treinamento da Rio 2016.

REQUISITOS DE PARTICIPAÇÃO

Além da estrutura física das instalações, os Centros Esportivos tiveram que atender, obrigatoriamente, a muitos requisitos:

- Transporte e localização: a instalação deve estar a uma distância máxima de 150 km, em uma estrada pavimentada, de um aeroporto regional atendido por voos regulares das empresas aéreas instaladas no País;
- Meios de hospedagem: estar a uma distância máxima de 30 km, em

estrada pavimentada, de locais de hospedagem qualificados para atendimento dos Comitês Olímpicos Nacionais (CON) e Comitês Paraolímpicos Nacionais (CPN);

- Infraestrutura de serviços médicos e de emergência: possuir serviço

de UTI móvel, com equipe paramédica disponível para atendimento aos CON/CPN, durante todo o período de uso; e

- Hospitais: o tempo de deslocamento da instalação até os hospitais deve ser de, no máximo, 30 minutos 🚢

Ginásio de esportes do CEFAN



Uma tarde navegando pela história no Espaço Cultural da Marinha

O Espaço Cultural da Marinha oferece atrações que ajudam a contar a história do Brasil e do mundo

Por Guarda-Marinha (RM2-T) Daniella Guedes Rocha Malito
Fotos: Segundo-Sargento (AR) Alexander Vieira / Marinheiro (RM2)
Luiz Felipe Pinho Peniche



A viagem começa entre o fim do Século XV e início do Século XVI, com a Nau dos Descobrimentos, que mostra aos visitantes como era a vida a bordo da embarcação que trouxe Pedro Álvares Cabral até as terras brasileiras, em 1500.

A recreação das acomodações do navegador, da sala de refeições, do paiol de alimentos e de instrumentos de navegação, entre outros, atraiu 40 alunos do Colégio Estadual Califórnia que, interessados, anotavam tudo o que viam. “Neste primeiro ano, eles terão literatura jesuítica, e queria que eles soubessem como foi o descobrimento, como foi a viagem de Cabral até o Brasil. Escolhi dez alunos de cada uma das quatro turmas para visitarem o Espaço Cultural da Marinha e se tornarem multiplicadores na escola. E acho que a Nau cumpriu sua missão, reconstruindo o ambiente da época e mostrando o que os navegadores passaram para chegar até aqui”, ressaltou a professora Sheila Ferreira.

Três séculos se passaram do descobrimento até a vinda da Família Real portuguesa para o Brasil, em 1808, ano da construção da Galeota “D. João VI”. Trazida para o Rio de Janeiro no ano seguinte, a embarcação servia para os deslocamentos da Família Real pela Baía de Guanabara. Em 1821, transportou D. João VI para bordo do navio que o levou de volta, em definitivo, à Portugal.



Nau dos Descobrimentos

A Galeota permaneceu em operação por mais cem anos, quando, em sua última viagem, transportou a Família Real da Bélgica. Olhando para a sua estrutura majestosa, com detalhes em folhas de ouro, pode-se imaginar como se sentiam os ilustres visitantes que chegavam ao Rio de Janeiro. Ao lado da Galeota está a Exposição “Azul da Cor do Mar”, que exhibe instrumentos de navegação, maquetes de navios e do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, e objetos arqueológicos que remetem ao comércio marítimo, adornados por fantasias, alegorias e adereços do Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela, cujo enredo do ano passado teve como título “Rio – azul da cor do mar”.

Para o Vice-Almirante (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt, Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, a exposição tem como propósito mostrar a importância do mar e, principalmente, da “Amazônia Azul” para os brasileiros. “A exposição nos ajuda a propagar a consciência marítima e a ideia de que o futuro do Brasil passa pelo mar, e este será um futuro próspero, desde que se crie uma mentalidade marítima no País”, afirmou.



Galeota D. João VI

SUBMARINO “RIACHUELO”

Mesmo sem estar aberto à visitação - atualmente encontra-se em fase de manutenção e a visitação será retomada em 2013 -, o Submarino-Museu “Riachuelo” guarda uma parte da História do Brasil em seu nome. Após a declaração da Independência, em 1822, inicia-se o Império, período no qual o Brasil enfrentou rebeliões e conflitos, como a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Em 11 de junho de 1865, a vitória da Esquadra brasileira

na Batalha Naval do Riachuelo, sob o comando do Almirante Barroso, foi decisiva, garantindo o bloqueio e o uso pelo Brasil dos rios da região.

O Submarino “Riachuelo” é o sétimo navio da Marinha do Brasil a ostentar este nome, recordando a batalha. Construído em 1973, na Inglaterra, e lançado ao mar em 1975, o submarino, da Classe “Oberon”, foi incorporado à Marinha em 1977, trazendo um grande avanço no domínio de técnicas para procedimentos operativos. Após 20

anos em operação, ele se tornou um Submarino-Museu.

ÚLTIMO BAILE DO IMPÉRIO

O Império chegou ao fim no dia 15 de novembro de 1889, com a Proclamação da República. Seis dias antes, o Visconde de Ouro Preto ofereceu um baile à nação chilena e à tripulação do Encouraçado “Almirante Cochrane”, atracado na Baía de Guanabara. D. Pedro II, D. Teresa Cristina, Princesa Isabel e o Conde D’Eu receberam os convidados, naquele que foi o “Último Baile do Império”, realizado no castelo da Ilha Fiscal. A réplica do convite para o baile e de vestimentas usadas, além de acessórios originais, fazem parte de uma exposição permanente na Ilha, transferida para a Marinha em 1914.

“A exposição nos ajuda a propagar a consciência marítima e a ideia de que o futuro do Brasil passa pelo mar, e este será um futuro próspero, desde que se crie uma mentalidade marítima no País”.

Vice-Almirante (Refº-EN)

Armando de Senna Bittencourt

Após subir 38 degraus, o visitante alcança o salão onde foram feitas as honras entre as duas Marinhas na noite do baile. Vitrais ingleses, blocos maciços de pedra talhados com mace-
tas e cinzeiros e o trabalho de parqueteria no chão, com 16 madeiras nativas da Mata Atlântica, fazem do salão o mais deslumbrante do castelo.

Se para Maísa Rodrigues, de 8 anos, a construção é a “Casa da Princesa”, para a turista Leonildes Sonaglio, o castelo, em estilo neogótico, relembra um capítulo importante da História. “Passeando

por seus salões, pensamos que naquela noite o baile significou para D. Pedro II uma grande alegria, sem saber que teria uma grande decepção em prazo de dias”, afirma a professora de Porto Alegre (RS).

Além da exposição dedicada ao baile – “A Joia e seu Estojo” –, o castelo possui duas exposições permanentes: “A Contribuição Social da Marinha” e “A Contribuição Científica da Marinha”, que mostram a presença da Instituição na Região Amazônica e no Pantanal e seus projetos científicos, como o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

DO TEATRO DE OPERAÇÕES PARA A DIVERSÃO EM FAMÍLIA

Quando os visitantes embarcam no Rebocador “Laurindo Pitta” para um passeio marítimo pela Baía de Guanabara, conhecem um pouco mais do passado e do presente da Marinha do Brasil. O navio, construído na Inglaterra em 1910, participou, em 1918, da Primeira Guerra Mundial, realizando tarefas de apoio.

Posteriormente, prestou serviço de rebocador no Rio de Janeiro até a década de 1990, quando foi restaurado. Ganhou assentos para 90 passageiros

MUSEU NAVAL

Rua Dom Manuel, 15, Centro – RJ.

Terça a domingo, 12h às 17h – Telefones: (21) 2233-9165 / 2104-6851 Entrada franca.

ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

Av. Alfredo Agache, s/n, Praça XV, Centro – RJ.

Terça a domingo, 12h às 17h – Telefones: (21) 2104-5592 / 2104-6025 Entrada franca.

* Visita ao Navio-Museu “Bauru”, à Nau dos Descobrimientos, ao Helicóptero-Museu “Rei do Mar”, à Galeota de D. João VI e à exposição “Azul da Cor do Mar”.

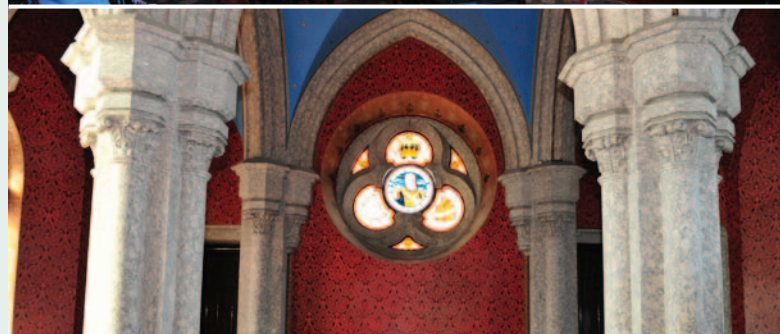
PASSEIOS MARÍTIMOS

Ilha Fiscal

Quinta a domingo | De abril a agosto: 12h30, 14h e 15h30; De setembro a março: 13h, 14h30 e 16h.

Baía de Guanabara a bordo do Rebocador “Laurindo Pitta”
Quinta a domingo, 13h15 e 15h15.

- » Obs: Todos os embarques iniciam 15 minutos antes do horário de saída.
- » Ingressos: R\$ 15,00 (adultos) / R\$ 7,00 (estudantes, crianças até 12 anos e adultos com mais de 60 anos, militares, civis das Forças Armadas e professores).
- » Agendamento para grupos: CMG (RM1-FN) Menegassi - (21) 2233-9165 / 2104-6992; menegassi@dphdm.mar.mil.br, de segunda a sexta.
- » Mais informações: www.dphdm.mar.mil.br.



Espaços abertos à visitação no interior da Ilha Fiscal

e um compartimento para a exposição permanente “A Participação da Marinha na Primeira Guerra Mundial”, com relatos e fotos dos navios enviados para o conflito. Desde então, realiza o passeio marítimo pela Baía de Guanabara e apresenta aos visitantes as Ilhas das Cobras, Fiscal, das Enxadas e Villegagnon, contando a história da cidade do Rio de Janeiro.

“Gostei muito das explicações sobre os fortes da Baía de Guanabara. É uma forma de ensinar História sem estar dentro da escola, participando de um passeio, além de ser mais descontraído”, aprova Yan Barcellos, de 15 anos, estudante do CE Califórnia. Durante o passeio, sua colega de escola, Larissa Lutufo, de 14 anos, encontrou golfinhos nadando na Baía, devidamente fotografados para o trabalho de preservação ambiental que apresentará no colégio.

No retorno ao Espaço Cultural, é hora de apresentar as atividades atuais de nossa Marinha. A guia do “Laurindo Pitta” descreve as principais características dos navios de guerra atracados na Ilha das Cobras, como o

Navio-Aeródromo “São Paulo”. Enquanto isso um navio especial aguarda os visitantes no cais: o Navio-Museu “Bauru”, que participou da Segunda Guerra Mundial como Contratorpedeiro-Escorta, em comboios e missões de apoio no transporte de tropas e patrulhamento em zonas de guerra.

“Gostei muito das explicações sobre os fortes da Baía de Guanabara. É uma forma de ensinar História sem estar dentro da escola, participando de um passeio, além de ser mais descontraído”.

Yan Barcellos
estudante do CE Califórnia

Construído nos Estados Unidos da América, em 1943, e transferido para a Marinha do Brasil no ano seguinte, o navio ficou em atividade por quase quatro décadas, quando foi reformado

e se tornou um navio-museu, em 1982. Hoje, o balanço do navio e suas armas de guerra encantam crianças e adultos.

Ainda no Espaço Cultural, o visitante conhece a Força Aeronaval ao embarcar no helicóptero antissubmarino SH3 “Sea King”. Essa aeronave esteve a serviço da Marinha até 2005, sendo empregado para detectar submarinos com sonar e combatê-los, além de realizar missões de salvamento.

Esticando o passeio ao Museu Naval, próximo à Praça XV, o visitante aprofunda seus conhecimentos sobre os episódios históricos com a visita à exposição “O Poder Naval na Formação do Brasil”. São sete salas repletas de maquetes de navios, obras de arte, canhões resgatados de navios naufragados e medalhas, entre outros objetos, acompanhados de explicações detalhadas de cada fato histórico. “A ideia é contar a História Naval dentro da História do Brasil, já que as duas se relacionam em muitos aspectos, com a Marinha do Brasil tendo uma influência enorme nos rumos tomados pelo País”, ressalta o Vice-Almirante Bittencourt 



“Laurindo Pitta”

A consciência ambiental nas obras de construção do Estaleiro e da Base Naval de Submarinos, em Itaguaí (RJ)

Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto – Comandante da Marinha

As obras do Estaleiro e da Base Naval de Submarinos (EBN) para construção e operação de submarinos convencionais e de propulsão nuclear, no município de Itaguaí (RJ), prosseguem em ritmo acelerado. Inserido nesse complexo empreendimento, destaca-se o avanço das obras da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM), que será instalada nas proximidades da Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (NUCLEP), importante parceiro tecnológico e estratégico desse projeto.

A Odebrecht Infraestrutura é a construtora responsável pela execução das obras, de acordo com as diretrizes, supervisão e fiscalização técnica da Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), por meio da Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear (COGESN).

Nesse megaprojeto industrial-militar, promovido pela Marinha do Brasil, destaca-se a especial atenção aos aspectos relacionados ao Meio Ambiente. Essa constatação é nítida no abrangente conjunto de atividades planejadas e estruturadas em observância ao ordenamento jurídico ambiental brasileiro, que estão direcionadas ao desenvolvimento sustentável dessa região do litoral sul fluminense.

O SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL DA MARINHA

A partir de 2001, a Marinha iniciou o levantamento das medidas de proteção ao meio ambiente existentes nas suas Organizações Militares (OM), com o propósito de aperfeiçoar ações e procedimentos para garantir a adequação das atividades à legislação ambiental brasileira. Foi dedicada ênfase especial às Bases e Estações Navais situadas em todo território nacional, bem como ao Depósito de Combustíveis da Marinha, Arsenal de Marinha, localizados no Rio de Janeiro, e demais instalações com eventual potencial de poluição, criteriosamente selecionadas.

Esse processo foi conduzido por meio da Gerência de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão designado como Diretoria Técnica especializada em Meio Ambiente, no âmbito da Marinha. Atualmente, todas as OM supracitadas possuem um Sistema de Gestão Ambiental (SGA), implantado de acordo com a Norma Brasileira – NBR ISO 14.001. A cada dois anos, essas OM são submetidas a processos de auditoria, promovidas pela DPC, que apontam correções no SGA, a fim de assegurar a prevenção da poluição e preservação do Meio Ambiente.

O PLANO BÁSICO AMBIENTAL DO EBN

Ainda no período que antecedeu o início das obras do EBN, foi promovido um extenso, detalhado e minucioso Estudo de Impacto Ambiental (EIA) na região geográfica do entorno do projeto. Essa preocupação da Marinha retrata a consciência ambiental da Instituição, ainda mais acentuada no caso do EBN, que desenvolverá atividades que envolvem o manuseio de material radioativo do sistema de propulsão nuclear do futuro submarino que será construído pelo País. Esse esforço visou a garantir a implementação planejada de ações voltadas à proteção ambiental.

Baseado no EIA, foi elaborado e proposto ao principal órgão ambiental licenciador do Projeto, o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), um Plano Básico Ambiental (PBA). Esse documento estabelece 46 projetos, subprojetos e ações que visam mitigar os naturais impactos do empreendimento, respaldando a sua viabilidade, tanto do ponto de vista ambiental, como socioeconômico.

O PBA inclui a adoção de modernas tecnologias de proteção do Meio Ambiente com a finalidade de obter

soluções eficazes para a proteção ambiental. É o caso, por exemplo, da dragagem necessária à execução do projeto, na qual o material dragado, contaminado por metais pesados, é segregado em bolsões especiais, chamados Geotubes, que minimizam a contaminação hídrica.

No âmbito dos projetos, subprojetos e ações previstos no PBA, a serem desenvolvidos ao longo das obras segundo cronogramas específicos, podem ser citadas, entre outras, as seguintes atividades que já estão sendo realizadas:

- » Promoção da educação ambiental da comunidade que reside na região, por meio de palestras e participação em ações comunitárias, como o Dia da Árvore, por exemplo;
- » Promoção da educação ambiental dos trabalhadores das obras, por meio de palestras educativas, exposições e outras ações. Cabe destacar que, atualmente, estão mobilizados cerca de 4 mil trabalhadores nas obras. Esse número deve atingir a ordem de 9 mil empregados durante a execução do Projeto;
- » Promoção de cursos gratuitos de formação de mão-de-obra (Programa “Acreditar”), oferecidos aos moradores de Itaguaí e região, que visam a capacitá-los a serem contratados para trabalhar nas obras do empreendimento;
- » Promoção de cursos gratuitos de iniciação em informática (Programa “Caia na Rede”) para os moradores da Ilha da Madeira e proximidades;
- » Disponibilização de vistorias especiais nas traineiras dos pescadores da região, a fim de habilitá-las a executarem transporte de passageiros. As vistorias são realizadas

pela Delegacia da Capitania dos Portos em Itacuruça e, quando é verificada a necessidade de se efetuar alterações nas embarcações, é prestado assessoramento técnico por profissional da Diretoria de Portos e Costas;

- » Pagamento de medida compensatória, estabelecida pelo IBAMA, a pescadores artesanais e coletores de mariscos, que serão impactados pelo aumento da atividade de navegação na região durante as obras de dragagem do EBN;
- » Atenuação das interferências no sistema viário local, por meio de asfaltamento, drenagem, manutenção e limpeza de trechos das vias de acesso à comunidade da Ilha da Madeira, nas proximidades do canteiro de obras da área norte do EBN, em parceria com outros empreendimentos da região;
- » Gerenciamento do descarte de todos os resíduos sólidos provenientes das obras, por meio da elaboração de “Manifesto de Resíduo”, conforme preconizado na legislação pertinente, para todo tipo de material descartado;
- » Monitoramento e controle das obras de dragagem e de aterramento do EBN, por meio do estabelecimento de procedimentos especiais para reduzir a turbidez da água. Para isso, será utilizado o emprego do método “RAINBOW” nas obras de aterramento do EBN;
- » Monitoramento e controle de emissões de material particulado na atmosfera, com o emprego de medidores especiais instalados em pontos determinados nos canteiros de obras;

- » Monitoramento de todos os efluentes provenientes das obras, além da instalação de estações de tratamento de esgoto (ETE) nos canteiros de obras;
- » Monitoramento da qualidade da água na Baía de Sepetiba, conduzido pelo Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), para que seja acompanhado qualquer impacto eventual causado pelas obras do EBN; e
- » Monitoramento da biota aquática da Baía de Sepetiba, conduzido pelo IEAPM, para acompanhamento dos eventuais impactos das obras do EBN.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No que diz respeito às instalações que envolverão manuseio de material radioativo do sistema de propulsão nuclear de submarino, coube à Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) a concessão da licença necessária. Essa autorização foi aprovada após a verificação do atendimento de uma série de requisitos específicos estabelecidos por aquele Órgão, que é responsável pela regulação, licença, autorização, controle e fiscalização das atividades que se utilizam de tecnologia nuclear e suas aplicações no País.

Quanto às demais obras do empreendimento, conclui-se que a elaboração e aprovação do PBA foi um importante passo, responsável pela obtenção da Licença de Instalação do EBN. Nesse sentido, é importante mencionar que as atividades contidas nesse Plano são divulgadas, oficialmente, por meio de relatórios periódicos, o que denota a transparência e o zelo da Instituição, no que se refere à proteção ambiental e ao desenvolvimento sustentável da região. 

O Laboratório Farmacêutico da Marinha (LFM) e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) prorrogaram, por mais dois anos, o protocolo de cooperação técnica na área de produtos para a saúde, em vigor desde 2010.

O propósito dessa cooperação técnica é desenvolver trabalhos e ações de capacitação nos ambientes científico, acadêmico e técnico, entre outras atividades. A renovação do acordo foi celebrada em solenidade que aconteceu no dia 20 de março de 2012.



CMG (S) Almir Diniz de Paula

Desde 2010, a Marinha do Brasil auxilia a ANVISA na análise de processos referentes a assuntos regulatórios de produtos de saúde, tendo em vista a experiência adquirida pelos farmacêuticos do LFM, que é detentor do Certificado de Boas Práticas de Fabricação, concedido por aquela Agência.

É sobre a continuidade dessa profícua parceria entre a Marinha e a ANVISA que o Diretor do LFM, Capitão-de-Mar-e-Guerra (S) Almir Diniz de Paula, conversou com a **Marinha em Revista**.

Quais aspectos, na sua opinião, motivaram a renovação do protocolo de cooperação com a ANVISA?

Os destacados esforços empreendidos pelos Oficiais farmacêuticos do LFM, nos dois primeiros anos do acordo de cooperação técnica com a ANVISA, foram decisivos para essa conquista. A parceria com a ANVISA permite que nossos Oficiais adquiram relevantes conhecimentos em assuntos regulatórios e mantenham-se atualizados nas novas normas sanitárias vigentes no Brasil. Assim, é possível aplicar esse aprendizado no âmbito da Marinha, proporcionando uma melhoria significativa nos serviços prestados pelo LFM, fato comprovado pela manutenção do Certificado de Boas Práticas de Fabricação, expedido pela ANVISA, que foi renovado até 2014.

Ainda no âmbito do acordo, quais são exatamente as tarefas do LFM e como se dá esse processo?

Nossos profissionais realizam análises

de petições de registro e cadastro de processos de produtos para a saúde, pertencentes a todas as classes de riscos sanitários sob a responsabilidade da Gerência-Geral de Tecnologia de Produtos para a Saúde da ANVISA. Dessas análises, resultam pareceres técnicos de deferimento, indeferimento ou exigências que serão incluídas nos processos das empresas fabricantes de produtos para a saúde.

A atividade principal do LFM é produzir medicamentos e contribuir para a eficácia do Sistema de Saúde da Marinha. No entanto, apoia diversos órgãos governamentais. Como isso ocorre?

O LFM é uma Organização Militar (OM) cujo propósito é contribuir para a eficácia do Sistema de Saúde da Marinha, no tocante à produção de especialidades químico-farmacêuticas, ou seja, nossa finalidade é proporcionar bem estar e promover saúde por meio da produção de medicamentos. Além de produzir e fornecer esse tipo de material para as OM da Marinha, o LFM atua em proveito do programa Farmácia Popular do Brasil do Ministério da Saúde. Deve-se destacar que, pela sua importância, o LFM integra o Complexo Industrial de Saúde, criado por aquele Ministério com o intuito de impulsionar a indústria farmacêutica nacional para diminuir a dependência do Brasil em relação a esses produtos, assumindo, assim, caráter estratégico. O LFM participa, ainda, do programa do Ministério da Saúde para as chamadas doenças negligenciadas,

que não apresentam atrativos econômicos para o desenvolvimento de fármacos, tais como a tuberculose, malária e hanseníase, dentre outras.

A produção do laboratório segue um rígido programa de logística, que prioriza o abastecimento do Sistema de Saúde da Marinha, para que a Família Naval seja atendida com os medicamentos por nós produzidos, muito embora o LFM atenda, também, a outros órgãos governamentais de saúde.

O LFM participa apenas da produção de medicamentos ou atua em outras atividades no âmbito interno e externo?

Além das atividades de produção, atuamos na pesquisa e desenvolvimento de novos medicamentos, que serão utilizados para o atendimento da Família Naval e de interesse do Ministério da Saúde, para serem utilizados nos diversos programas de saúde daquele Ministério.

Também participamos da formação continuada dos Oficiais farmacêuticos da Marinha, ministrando o Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais em Farmácia Industrial, que é reconhecido pelo Conselho Federal de Farmácia.

Que tipos de medicamentos são produzidos pelo LFM e como são avaliados e definidos?

A atual linha de medicamentos do LFM é composta por medicamentos consagrados no mercado. Porém, novos desafios foram lançados e o LFM está inserido no programa do Complexo Industrial da Saúde do Ministério

da Saúde para o desenvolvimento de quatro novos medicamentos estratégicos: o Riluzol (tratamento da esclerose lateral amiotrófica); Leflunomida (tratamento da artrite reumatoide ativa); Raloxifeno (tratamento da osteoporose); e Ziprasidona (antipsicótico).

O LFM está desenvolvendo, também, 20 novos medicamentos para completar o ciclo de renovação de sua linha até 2015. Seguindo as orientações dos programas assistenciais da Marinha, que incluem o tratamento de diabetes e hipertensão, por exemplo, a Comissão Orientadora para Pesquisa e Produção de Medicamentos (COPPM) norteia a fabricação de remédios pelo LFM.

A COPPM é composta pelos Almirantes médicos da ativa, o Diretor do LFM e um representante da Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha. A comissão é presidida pelo Diretor de Saúde da Marinha.

Quais são as linhas de produção dos medicamentos? Quantas pessoas estão envolvidas?

Atualmente, existem as linhas de produção de medicamentos sólidos orais (comprimidos, comprimidos revestidos e cápsulas) e líquidos orais (soluções e suspensões). Será ativado, ainda em 2012, o setor de semi-sólidos (cremes e pomadas).

O LFM possui um total de 310 colaboradores, sendo 115 envolvidos diretamente na área de produção.

Como o Senhor classifica o LFM?

O LFM é um laboratório de médio porte que possui o Certificado de Boas Práticas de Fabricação, o maior grau de qualidade conferido a uma indústria de medicamentos no Brasil. Esse certificado é concedido pela ANVISA para as indústrias que comprovam atender aos requisitos de produção dentro dos mais rígidos padrões de qualidade.

Entre os laboratórios públicos do Brasil, o LFM é, atualmente, o único que possui esta certificação para todas as suas linhas de produção.

Como funciona o controle de qualidade?

O LFM possui a Divisão de Garantia de Qualidade, que está estruturada em três seções: Auditoria da Qualidade, ferramenta de avaliação e verificação do correto cumprimento das boas práticas de fabricação e das exigências legais em todas as áreas fabris, responsável pela liberação dos lotes produzidos; Documentação Técnica, responsável pelo controle e atualização de todos os procedimentos operacionais padronizados do LFM, bem como de todas as ordens de produção e embalagem da linha de produção; e Treinamento, responsável pela disseminação das boas práticas de fabricação por todo o parque fabril, promovendo, para isto, diálogos semanais da qualidade, palestras sobre temas relacionados à qualidade e treinamentos conceituais e comportamentais de todos os funcionários.

O LFM faz um rígido controle da qualidade de todos os insumos que entram no parque fabril, bem como das áreas envolvidas na produção dos medicamentos. Durante a produção, são realizadas análises pelo controle de processo, em todas as etapas de fabricação.

Ao final do processo, o controle de especificações faz análises físico-químicas e microbiológicas dos produtos acabados, e somente os libera para distribuição após a aprovação em todos os testes.

Quais são os principais parceiros do LFM?

A Diretoria de Saúde da Marinha é o principal cliente interno. Outros clientes importantes são o Ministério da Saúde e demais órgãos de saúde governamentais.

Atualmente, as questões ambientais têm sido amplamente discutidas no segmento industrial e no âmbito da Marinha do Brasil. Como o LFM vem conduzindo este assunto?

O LFM encontra-se atualizado nas questões de proteção ao meio ambiente. Recentes investimentos financeiros possibilitaram o desenvolvimento e a

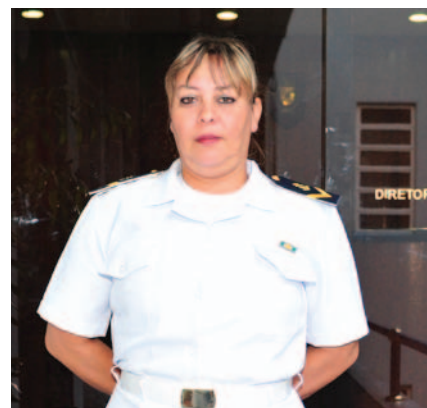
consolidação de ações de cunho ambiental, como por exemplo, a construção de uma moderna Estação de Tratamento de Efluentes Industriais e uma Central de Resíduos. Essas instalações, além do adequado gerenciamento de todos os passivos ambientais, possibilitou a obtenção da licença ambiental de operação, concedida pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA).

Essas conquistas resultaram na outorga do prêmio Mérito Científico Farmacêutico Professor Jaldo de Souza Santos, pelo Conselho Regional de Farmácia do Estado do Rio de Janeiro, ao Oficial do LFM responsável pelo setor de meio ambiente, Primeiro-Tenente (RM2-S) Marco Aurélio Gomes Veiga.

O que está previsto para o LFM nos próximos anos?

Entre outras ações, podemos citar a modernização do parque fabril, prevista para terminar em 2013, com investimentos já alocados pelo Ministério da Saúde; a manutenção das certificações da ANVISA, INEA e do Corpo de Bombeiros para os próximos anos; a participação ativa no Complexo Industrial da Saúde, produzindo medicamentos de alto valor agregado, contribuindo para a redução de gastos do Ministério da Saúde com importação de medicamento para o País; o lançamento de novos medicamentos (cerca de 20 até o ano de 2015); a renovação do Termo de Cooperação com a ANVISA, que garante a participação de militares farmacêuticos nas análises de processos de registros de produtos de saúde, elevando os conhecimentos dos nossos Oficiais farmacêuticos no que diz respeito a assuntos regulatórios; e a produção de medicamentos a preço de custo ou mesmo subsidiados ao usuário do Sistema de Saúde da Marinha, em apoio aos Programas de Saúde da Diretoria de Saúde da Marinha. 

Gente de Bordo



Suboficial Rosistene Moraes de Souza Oliveira

A Suboficial Rosistene Moraes de Souza Oliveira, é carioca e casada há 15 anos. Ingressou na Marinha do Brasil em 9 março de 1987, concursada na especialidade de Técnica em Edificações (ED). À princípio, sua função a deixaria restrita a uma prancheta de desenhista ou a uma tela de computador, mas a Suboficial Rosistene já desempenhou as mais diversas atividades, muitas das quais exercidas, exclusivamente, por militares do sexo masculino.

Atualmente, quem chega à Diretoria do Pessoal Militar da Marinha

(DPMM), no Rio de Janeiro, depara-se com uma militar, de largo sorriso, vestindo o típico macacão usado a bordo dos navios de guerra, tratando de assuntos afetos à manutenção das instalações daquela Organização Militar (OM). Ela exerce a função de Contramestre.

A bordo dos navios da Marinha, os militares da especialidade Manobras e Reparos (MR) são aqueles que detêm conhecimento técnico e experiência para auxiliar o Mestre nas tarefas marinheiras que, entre outras atividades, incluem a manutenção, limpeza e arrumação dos conveses, paióis e

compartimentos habitáveis. Nas OM de terra, essa importante função é atribuída a militares experientes, cujo perfil denota fortes traços de liderança, senso de responsabilidade e dedicação, não sendo necessária a especialização em MR. Esses militares, assim como os Mestres, são de extrema importância para conservação e impecável apresentação observada nas OM da Marinha do Brasil.

Por que ingressou na Marinha?

A referência de meu pai foi decisiva na minha opção, pois ele serviu 30 anos à Marinha, até a graduação



de Terceiro-Sargento do Quadro Especial de Sargentos da Marinha. Com isso, ele conseguiu dar à família, mãe e três irmãos uma vida digna, que nos manteve sempre no caminho do bem. Essa admiração pelo meu pai foi um fator fundamental em minha vida. E a oportunidade de trabalhar na profissão apenas reforçou, ainda mais, a vontade de servir às Forças Armadas.

Quando assumiu a função de Contramestre?

No dia 22 de dezembro de 2009, mas a minha história com a DPMM começou um pouquinho antes. Eu servia no Presídio da Marinha, quando fui destacada para trabalhar na construção das instalações da Comissão de Promoção de Praças, nas dependências da DPMM. Durante quatro meses, desempenhei a função de Auxiliar do Encarregado da Divisão de Apoio, supervisionando a execução do serviço. Ao término desse trabalho, como já estava à frente das obras em andamento da cozinha e da Praça d'Armas da DPMM, fui efetivada na OM.

A iniciativa foi sua?

A iniciativa partiu do Mestre, que foi ratificada pelos nossos superiores. Havia, na DPMM, a necessidade de um profissional qualificado em obras e para auxiliar nas tarefas de manutenção.

Quando diz “qualificado em obras” significa que está apta para desempenhar quais tarefas?

Refiro-me às obras que envolvem projetos de arquitetura e serviços de alvenaria, tais como: rebocar, emassar, lixar e pintar. Sou acionada, também, para executar projetos hidráulicos, nos quais são previstos serviços de fino acabamento. É engraçado que me chamam, carinhosamente, de “Pereirão”

– uma referência à personagem de Lília Cabral na novela “Fina Estampa”.

Como foi a aceitação da OM em ter um Contramestre do sexo feminino?

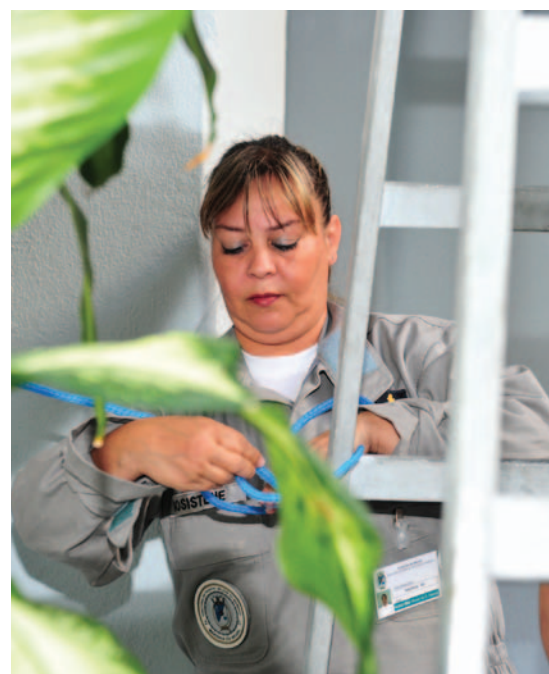
Foi a melhor possível. O que importa, na verdade, é a capacidade de executar bem as atividades profissionais sob nossa responsabilidade.

E sua família, o que achou de sua nova função?

Minha família adorou a novidade. Ficaram muito orgulhosos quando souberam que não é comum, na Marinha, mulheres desempenharem funções consideradas, tipicamente, masculinas.

Durante sua carreira na Força houve alguma atividade que tenha lhe causado receio?

Quando servia na Capitania dos Portos do Espírito Santo, realizei a pintura do Farol do Rio Doce, que mede 46 metros de altura. É muito alto. Confesso que fiquei realmente apreensiva na primeira vez que fui pintar aquele Farol. Na segunda vez, entretanto, o medo deu lugar a empolgação. No final, já descia de rapel para corrigir as falhas na pintura, observadas após a secagem da tinta. Nessa comissão, eu era a segunda mais antiga e, além da pintura, fui motorista e cozinheira da equipe.



Como você define a mulher militar na Marinha do Brasil?

A mulher militar, a meu ver, pode ser definida como desbravadora. Alguém capaz de quebrar barreiras, superar limites e assumir funções jamais pensadas anteriormente. Sei que já quebrei algumas dessas barreiras, mas ainda permanece em mim a vontade de ir além: continuar a ser militar, competente no trabalho e dedicar-me à família com a mesma força de vontade .



Uniformes e Tradições Navais

Por Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt



O emprego “político” ou “diplomático” do Poder Militar é um conceito utilizado desde a Antiguidade, embora a partir da Segunda Guerra Mundial, quando a concepção estratégica da dissuasão tornou-se prática comum dos Estados, seu estudo ganhou força e passou a ser melhor analisado. Há exemplos históricos, como o envio de navios de Atenas em visitas a portos estrangeiros para simbolizar apoio a seus aliados ou mesmo para persuadi-los a não abandonarem alianças. Atualmente, não há dúvidas de que o emprego “político” do *apparatus* militar é, e sempre foi, muito importante, principalmente no caso do Poder Naval.

O Poder Naval é dotado de atributos que o tornam o mais apropriado para o emprego “político”. Navios de

guerra, por exemplo, podem alcançar regiões distantes e lá permanecerem por longo tempo, pois transportam sua própria logística. Viajar; visitar portos estrangeiros; relacionar-se e fazer exercícios com outras Marinhãs; “mostrar a bandeira”; ir, portanto, aonde o país tenha interesses a preservar, é uma das tarefas de uma boa Marinha.



Uniformes da Marinha do Brasil de 1856

Essa exibição internacional da tripulação dos navios de guerra levou a maioria das marinhas a utilizar uniformes semelhantes. Não somente os uniformes, mas também os distintivos dos diversos postos e graduações, como no caso do Brasil, em que uma exposição de motivos do Almirante Wandenkolk, Chefe do Estado-Maior da Armada, no final do século XIX, mostrou a necessidade de se alterar os galões dos Oficiais para que seus postos pudessem ser reconhecidos nos portos que visitassem.

Nessa padronização, ocorrida em quase todas as Marinhãs, foram adotados uniformes e distintivos semelhantes aos da Marinha Real britânica que, incontestavelmente, dominou os mares, desde a Batalha de

Trafalgar, no início do século XIX, até a Primeira Guerra Mundial, no século XX. Pelo fato de ser a Marinha mais conhecida internacionalmente, inclusive por manter frequente sua presença em todas as partes do mundo em que o Reino Unido tinha interesses, muitas de suas tradições e lendas foram difundidas em outras forças navais em formação. Passo a contar algumas delas.

Uniformes são muito importantes nos Exércitos, serviam para distinguir oponentes de aliados, nos combates corpo a corpo. Portanto, foram adotados muito cedo na História. As tropas que deram origem aos fuzileiros navais, que também lutavam em terra, logo precisaram de seus uniformes. As Marinhas, porém, custaram a sentir a necessidade de padronizar as roupas usadas por seu pessoal a bordo. Às vezes, havia a iniciativa de um Comandante de navio que uniformizava parcialmente seus comandados, mas, em geral, os Oficiais seguiam os padrões da moda e os Marinheiros usavam o que conseguiam adquirir ou confeccionar com suas próprias posses, algumas vezes utilizando, inclusive, sobras de materiais que encontravam a bordo.

Na Marinha Real britânica, a iniciativa dos Oficiais usarem um uniforme surgiu da reivindicação do grupo ligado ao Almirante George Anson, que tornou-se famoso por fazer uma viagem em torno da Terra com uma Força Naval, no século XVIII (1740-1744). Diz a tradição que esse grupo de Oficiais reuniu-se em 1745 para discutir as cores do uniforme. Alguns queriam cinza e vermelho, cores nobres, mas o escolhido e sugerido ao Almirantado foi



Uniforme de Capitão-de-Fragata da Marinha do Brasil de 1906

o azul marinho, com detalhes brancos. Houve alguma insatisfação, pois o azul era uma cor considerada mais burguesa do que o vermelho, porém o Almirantado a aceitou. Cabia, então, ao Rei George II, ratificar a proposta. Diz a lenda que a decisão favorável do Rei foi influenciada pelo traje de montaria azul marinho e branco que a Duquesa de Bedford, esposa do Primeiro Lorde do Almirantado, usou, bem a propósito, nessa ocasião.

Uma inspeção, realizada uma década depois, reportou que os Oficiais estavam utilizando as cores determinadas, porém não havia feitiços parecidos, pois cada alfaiate havia interpretado o uniforme a seu jeito, ou seja, o acabamento das peças era diferente, sem padronização. A uniformidade dos trajes a bordo foi obtida aos poucos e só foi verdadeiramente alcançada no século XIX, quando também se pensou, seriamente, que os Marinheiros deveriam ser uniformizados. Mesmo assim, eles só receberam uniformes gratuitamente, na Marinha Real britânica, no início do século XX.

A calça comprida para Oficiais, no lugar de calções e meias, levou um

bom tempo para ser aceita, apesar de sua praticidade a bordo de navios veleiros. Somente foram adotadas no século XIX.

Os lenços pretos e gravatas pretas sempre foram usados a bordo. É provável que nada ou muito pouco tenham a ver com o luto por Nelson, o heróico Almirante britânico morto em 1805. Aliás, existe um retrato de Nelson, pintado quando ele ainda era vivo, em que o próprio usa uma gravata preta no uniforme. Uma explicação bem aceita é a utilização de alcatrão para proteger os cabos de fibras vegetais dos navios e para untar os cabelos dos Marinheiros. Assim, o uso de lenços protegia a roupa, e o fato de serem confeccionados na cor preta impedia que a sujeira ficasse visível.

Das antigas tradições, deve-se destacar o laço pendurado no ombro pelos Oficiais de Estado-Maior, assistentes, ajudantes-de-ordens, cuja origem era o estribo adicional que era oferecido ao Oficial-General, para auxiliá-lo a montar em um cavalo.

Outra origem interessante é da âncora como símbolo heráldico das Marinhas. Ela era o timbre de Lorde Howard, a quem estava subordinada a Marinha da Inglaterra no episódio da luta contra a Armada espanhola, em 1588. Após a derrota espanhola, a âncora foi adotada pela Marinha inglesa, mais tarde britânica, como seu símbolo. Daí, passou para outras Marinhas.

Curiosamente, portanto, os uniformes dos Exércitos procuraram, inicialmente, distinguir os oponentes nos combates, enquanto nas Marinhas, o propósito foi o de igualar, tendo em vista a percepção da importância do emprego “político” e “diplomático” do Poder Naval .



www.mar.mil.br

Venha navegar com a Marinha na Internet

Marinha do Brasil nas redes sociais

facebook

flickr

twitter

YouTube
Broadcast Yourself™



Centro de Comunicação Social da Marinha



Centro de Comunicação Social da Marinha
www.mar.mil.br