

# MARINHA *em Revista*

Ano 01 • Número 02 • Agosto 2010

www.mar.mil.br

*Mostrando nossa Força*



## A Marinha Operativa nos Rios da Amazônia



Hospital de Campanha da  
Marinha no Chile

p.4

Aviso de Pesquisa  
“Aspirante Moura”

p.12

Trindade: onde o sol ilumina  
primeiro o Brasil

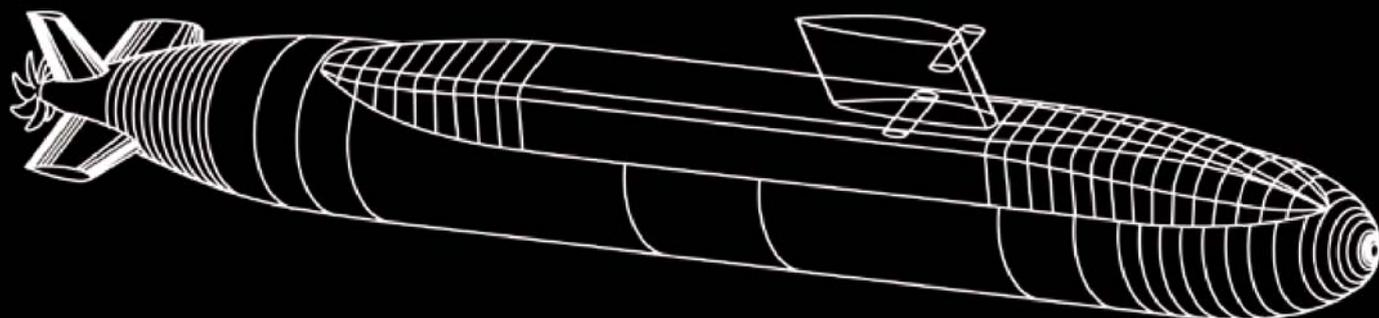
p.36



# Marinha do Brasil

## Submarino de Propulsão Nuclear

*Alta tecnologia na defesa da integridade territorial, da soberania e dos interesses marítimos do Brasil*





Ao escrever o editorial da segunda edição da **Marinha em Revista**, renovo a minha expectativa de uma leitura agradável e elucidativa. Foram inúmeros os elogios que recebemos, por ocasião da primeira edição, tanto do público interno como do externo. Estou certo de que conseguimos atingir o nosso objetivo ao dispormos de um veículo de comunicação capaz de apresentar, à sociedade brasileira, as atividades que a Marinha do Brasil desenvolve em prol do conhecimento e da defesa da nossa “Amazônia Azul”.

Na primeira edição, os leitores conheceram, na matéria principal, o Navio-Patrolha “Macaé” - o primeiro de uma nova classe de navios que têm, por missão, contribuir para a vigilância e proteção das Águas Jurisdicionais Brasileiras. Na atual edição, apresentamos algumas atividades de grande relevância que a Marinha desenvolve na Amazônia: a atuação operativa da nossa Força na região, com a matéria sobre a Operação “Negro-I”; a campanha contra o escalpelamento, acidente comum na região, provocado pelo enrolar dos cabelos nos eixos desprotegidos das embarcações regionais; e a construção, pela Marinha do Brasil, de lanchas escolares, destinadas ao transporte digno de estudantes.

Mostramos, também, a Operação “UNITAS LI”, exercício militar multinacional; o Aviso de Pesquisa “Aspirante Moura”, meio naval recentemente adquirido; a participação da Marinha do Brasil na ajuda humanitária ao Chile, em decorrência do terremoto ocorrido em fevereiro naquele país; o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM); as Bandas Marcial e Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais; Mulheres na Marinha; entre outras.

Esperamos aumentar ainda mais o grau de interesse da sociedade brasileira em nossa Instituição, com a publicação de importantes reportagens sobre o dia-a-dia naval. Aproveito a oportunidade para instigar os leitores a nos encaminharem suas impressões em relação ao nosso periódico, com dúvidas, críticas e sugestões, para que possamos aperfeiçoar o seu conteúdo e atender aos anseios e curiosidades dos públicos-alvo.

Dessa forma, na edição de agosto, damos continuidade à nossa **Marinha em Revista**, que muito colabora com a atividade de comunicação social da Marinha do Brasil. Uma boa leitura a todos!

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  
**Contra-Almirante Paulo Mauricio Farias Alves**

Vice-Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha  
**Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Octávio Barros Coutinho**

Assessor de Produção e Divulgação do  
Centro de Comunicação Social da Marinha  
**Capitão-de-Fragata Rogerio da Rocha Carneiro Bastos**

Assessor-Adjunto de Produção do  
Centro de Comunicação Social da Marinha  
**Capitão-de-Fragata Nilo Gonçalves de Souza**

Jornalistas Responsáveis  
**Capitão-Tenente (T) Felipe Picco Paes Leme**  
**Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Amaral Rodrigues**

Projeto editorial  
**Centro de Comunicação Social da Marinha**

**TDA Brasil**  
**www.tdabrasil.com.br**  
Edição: **Célia Ladeira**  
Projeto gráfico e direção de arte: **João Filipe de Souza Campello**  
Diagramação: **Rael Lamarques**



Fotografias  
**Acervo Marinha do Brasil**

Capa  
**Acervo Marinha do Brasil**

Tiragem  
**30.000 exemplares**

**Centro de Comunicação Social da Marinha**  
Esplanada dos Ministérios, Bloco N,  
Anexo A, 3º andar  
Brasília • DF • CEP 70055-900  
Telefone (61) 3429-1040  
Brasília, agosto de 2010.

**faleconosco@ccsm.mar.mil.br**



## A MARINHA OPERATIVA NOS RIOS DA AMAZÔNIA

# 20

### Tarefas Especiais

Hospital de Campanha da Marinha no Chile 4

### Operações

Operação “UNITAS LI” 9

### Meios Navais

Aviso de Pesquisa “Aspirante Moura” 12

### Tecnologia

Alta tecnologia no Controle Naval do Tráfego Marítimo 16

### Artigo

A Comunicação Social na Marinha 19

### Social

Marinha constroi lanchas escolares para atender ribeirinhos da Amazônia 25

### Reportagem

Marinha ajuda a combater uma tragédia da Amazônia 28

### Entrevista

Vice-Almirante Rodrigo e Comandante Resende 31

### Carreira Militar

Mulheres na Marinha: uma presença marcante 33

### Ciência

Trindade: onde o sol ilumina primeiro o Brasil 36

### Cultura

Sinfonias de uma Banda Militar 40

### Gente de Bordo

Suboficial Zomar 43

### Curiosidades Navais

O Garoto Curioso 44



# Hospital de Campanha da Marinha no Chile

**Diminuindo o sofrimento de um país**

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Fayga Cruz Soares Pinto

Fotos: Hospital de Campanha

Angústia, sofrimento e perdas. Esse foi o cenário encontrado pela equipe de saúde da Marinha do Brasil assim que chegou ao Chile, após o terremoto ocorrido no dia 27 de fevereiro deste ano. O que viram foi um país parcialmente destruído, com milhões de desabrigados. O tremor de terra deixou mais de 800 mortos, afetando os sistemas telefônicos e de energia elétrica e deixando milhões de desabrigados.

**N**o desafio de minimizar os problemas, um esforço conjunto e de caráter humanitário levou o Governo do Brasil, por intermédio da Marinha, a disponibilizar um Hospital de Campanha (HCamp) para prover apoio de saúde e humanitário às vítimas da catástrofe ocorrida no Chile, sob o Comando do então Diretor do Centro de Medicina Operativa da Marinha e atual Diretor do Centro de Perícias Médicas da Marinha, Contra-Almirante (Md) Sérgio Pereira.

Inicialmente, o HCamp seria utilizado na região sul do país, local mais gravemente comprometido. Entretanto, atendendo à solicitação do Ministério da Saúde do Chile, ele foi utilizado para substituir a seção de emergência do Hospital Dr. Félix Bulnes e montado na região metropolitana de Santiago, capital do Chile, em um centro esportivo.

#### MONTAGEM DO HOSPITAL

No dia 1º de março, após receber determinação de mobilização,

o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (ComFFE) e o Centro de Medicina Operativa da Marinha (CMOpM) ativaram, em menos de 48h, a primeira fração do Grupo Operativo, embarcando em aeronave da Força Aérea Brasileira, com destino a Santiago.

No dia seguinte, foi apresentada a sua composição com um efetivo de 101 militares, comandados pelo Contra-Almirante (Md) Sérgio Pereira: o Capitão-de-Fragata (Md) Carlos Eduardo de Loureiro Araujo, do Hospital Naval Marcílio Dias, mais 46 no componente médico e 53 na segurança e apoio ao serviço de combate. Ao todo, foram realizados seis voos em aeronaves C130 da Força Aérea Brasileira, com um carregamento de 34 toneladas de material.

O Capitão-de-Fragata (Md) Araujo, do Hospital Naval Marcílio Dias, um dos encarregados do HCamp, explica que os militares da área médica eram de diversas especialidades. “O HCamp foi formado por médicos de especialidades cirúrgicas, clínicas e de radiologia. Contamos, também, com um cirurgião bucomaxilo-facial, enfermeiras de nível superior e farmacêutico. No que diz respeito às Praças, possuíamos técnicos de enfermagem, laboratório e radiologia”.

Chegando ao Chile, foi mantido o planejamento inicial de funcionamento da emergência 24h por dia,



juntamente com as atividades do centro cirúrgico. Os médicos militares brasileiros trabalharam em parceria com médicos chilenos desde o dia 4 de março, quando o HCamp começou a ser montado.

Finalizada a montagem, no dia 6, a equipe brasileira iniciou o atendimento à população. Foram 41 dias de atuação, com a realização de 12.436 consultas; 8.893 atendimentos a adultos; 3.543 atendimentos a crianças; 737 exames laboratoriais; 1.436 exames de imagem; e 9.775 procedimentos. A desmontagem foi realizada entre os dias 20 e 24 de abril, com o embarque de pessoal e de material de volta ao Brasil.

Para o Capitão-de-Fragata (Md) Araujo, a participação em uma missão tão nobre e importante marcou definitivamente sua vida. “A possibilidade de trabalhar em um hospital da Marinha do Brasil, em solo estrangeiro, em uma missão de ajuda humanitária, foi sem dúvida a



experiência mais marcante na minha vida profissional e pessoal nesses vinte e três anos de serviço na Marinha do Brasil”, afirma.

### O HOSPITAL DE CAMPANHA

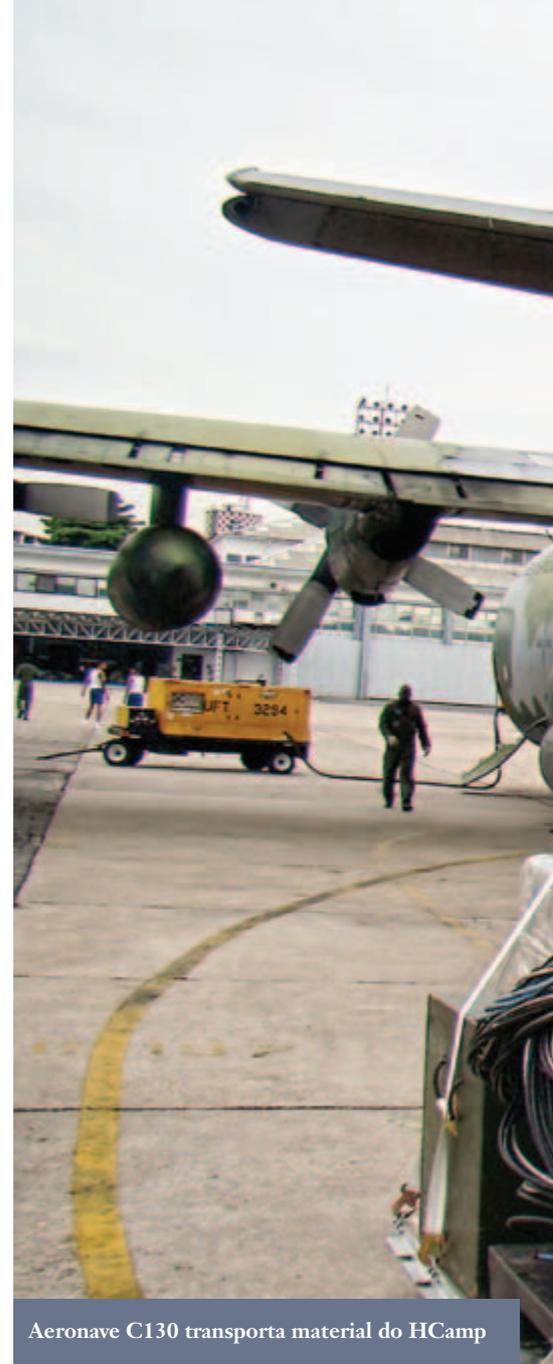
O HCamp da Marinha do Brasil é ativado cerca de duas vezes por ano na região de Marataízes, no Estado do Espírito Santo, no apoio às operações realizadas com os Fuzileiros Navais e a Esquadra. Nos últimos anos, a sua mobilização foi necessária,

**Foram 41 dias de atuação, com a realização de 12.436 consultas; 8.893 atendimentos a adultos; 3.543 atendimentos a crianças; 737 exames laboratoriais; 1.436 exames de imagem; e 9.775 procedimentos.**

também, no Rio de Janeiro, no Campo de Sant’Ana, em 2005, e no município de Nova Iguaçu, em 2008, em apoio à Saúde Pública e à epidemia de dengue, respectivamente.

De acordo com o Contra-Almirante (Md) Sérgio Pereira, a principal característica do Hospital de Campanha é a sua capacidade de atendimento nas áreas básicas e emergenciais. O HCamp tem capacidade para realizar atendimentos ambulatoriais de até 400 pacientes por dia, sendo constituído por barracas ou módulos.

No Chile, a Marinha do Brasil realizou missão pioneira, quando atuou pela primeira vez em solo



Aeronave C130 transporta material do HCamp

estrangeiro, não estando sob o comando da Organização das Nações Unidas (ONU). “A participação pioneira da Marinha em uma missão desse tipo é de grande relevância e nos trouxe ensinamentos”, relatou o Contra-Almirante (Md) Sérgio Pereira. “Esse aprendizado servirá de planejamento e preparo relativos à atuação do hospital em outras situações de catástrofes”, complementa.

Ao final da operação, a equipe identificou pontos positivos, mas também dificuldades na missão.



“Identificar erros e acertos é um dos objetivos finais de uma missão militar”, destaca o Contra-Almirante.

No início do ano, a Marinha do Brasil participou ativamente das atividades de resgate e de reconstrução do Haiti, por ocasião do terremoto ocorrido no início do ano. Por essa experiência, pode-se afirmar que a atuação no Chile foi mais tranquila, principalmente no que diz respeito à parte logística. Além disso, o Centro de Medicina Operativa da Marinha realiza, anualmente, um curso de formação

para Oficiais e Praças visando a capacitação para o guarnecimento de uma Unidade Médica nesse nível.

#### **SEMINÁRIO DE TAREFAS ESPECIAIS**

Pensando em registrar as experiências obtidas nos dois episódios (Chile e Haiti), a Marinha do Brasil organizou, nos dias 7, 8 e 9 de junho, no Rio de Janeiro, o “Seminário sobre Tarefas Especiais”.

O propósito foi identificar erros e acertos e, o mais importante, estabelecer uma Sistemática de Planejamento,

Preparação e Mobilização de Meios para a execução de Tarefas Especiais, no âmbito da Força.

As Tarefas Especiais consistem em ações que viabilizam e cooperam com a execução de programas de contingência, em respostas a emergências. Tal execução fica a cargo de uma Força/Grupo/Unidade-Tarefa, organizada por elementos diversos da Marinha, revestindo-se de características de emergência e multidisciplinaridade, dada a diversidade de suas naturezas.



## CONTRA-ALMIRANTE (Md) SÉRGIO PEREIRA

Qual a primeira impressão ao chegar com sua equipe no Chile?

O grupo chegou na cidade de Santiago no dia 3 de março e ficamos impressionados com a situação. Na ocasião, fomos muito bem recebidos pelo Embaixador do Brasil no Chile, Sr. Mário Vilalva, pelo Adido Naval no Chile, Capitão-de-Mar-e-Guerra Gilberto Cezar Lourenço, e pelas autoridades sanitárias locais.

Como o HCamp estava estruturado?

O HCamp estava estruturado em onze barracas do tipo canadense, com capacidade de atender cerca de 400 consultas eletivas por dia, estando apto ao atendimento de emergência e urgência, realizar cirurgias de pequeno e médio porte, efetuar exames complementares (laboratório e de imagem), além do fornecimento de medicamentos para os pacientes atendidos. O HCamp não possuía capacidade de internação prolongada, porém dispunha de dois leitos com todos os recursos para terapia intensiva.

Destaco, também, que a ambulância de suporte avançado de vida do Centro de Medicina Operativa da Marinha realizou várias remoções de pacientes graves e atuou em conjunto com

o Serviço de Atendimento Médico de Urgência (SAMU) da área. Dessa maneira, um paciente que chegava ao HCamp era atendido de forma global (do diagnóstico clínico ao tratamento), independentemente de sua gravidade.

Os casos mais graves, que exigiam cuidados intensivos por tempos superiores a 12 horas, eram prontamente encaminhados a hospitais públicos ou privados de referência. Foi possível constatar que o HCamp encontra-se apto para a sua utilização nas mais diversas missões de ajuda humanitária.

Qual a avaliação da operação realizada pela Marinha do Brasil no Chile?

Ao substituir um hospital que foi severamente comprometido, do ponto de vista estrutural, a atuação da Marinha demonstrou várias capacidades (adaptação, flexibilidade, versatilidade e qualidade de atendimento). Entretanto, considero o aspecto mais relevante para o sucesso da missão a atuação comprometida de todo o pessoal envolvido.

A celeridade na prontificação para o embarque, em menos de 48 horas, após a determinação da Alta Administração Naval, demonstrou o profissionalismo, dedicação, abnegação e, acima de tudo, o comprometimento de cada um dos Oficiais e Praças.

O privilégio que tive de poder acompanhar e orientar estas ações

iniciais desde a designação do pessoal, preparo e embarque do material, transporte, desembarque, montagem e início das atividades do HCamp, permitiu-me observar as inequívocas demonstrações individuais de entusiasmo, espírito de equipe e lealdade, motivo de orgulho e satisfação diante de uma missão de ajuda humanitária pioneira para a Marinha no exterior.

Qual a importância da participação da Marinha do Brasil em atendimentos humanitários?

Tal forma de atuação contribui de forma muito positiva para a visibilidade da Marinha do Brasil. A oportunidade de participar deste tipo de operação é um fator motivacional para o pessoal.

Isto pode ser observado já na fase de seleção de pessoal em que o número de voluntários é, normalmente, bem superior ao necessário.

A criação do Centro de Medicina Operativa da Marinha e da Unidade Médica Expedicionária da Marinha permitirá cada vez mais o progressivo conhecimento, desenvolvimento e aperfeiçoamento dessa capacidade expedicionária de atuação.

A participação nessa ajuda humanitária ao Chile trouxe grande experiência profissional ao pessoal e pode ser considerada como um dos pontos fortes da missão.

Está prevista a aquisição de outro HCamp?

Encontra-se em processo de recebimento um novo HCamp, adquirido em 2009, já tendo sido realizado o Teste de Aceitação de Fábrica, com uma estrutura mais complexa, composta de barracas e contêineres, previsto para atuações no nível de Unidade Médica Nível Dois, conforme os critérios da ONU 



# Operação “UNITAS LI”

Exercício militar multinacional reúne 3 mil marinheiros

Por Segundo-Tenente (RM2-T) Karla Nayra

Fotos: Primeiro-Sargento Porto/Acervo



Fragata “Constituição” navegando no litoral argentino

**F**ragata “Constituição” (F42) e Submarino “Tikuna” (S34). Esses são os nomes dos meios navais que protagonizaram a participação brasileira na Operação “UNITAS LI”, uma das mais antigas operações navais multinacionais do mundo. Este ano, no período de 13 a 26 de maio, navios, submarinos e aeronaves da Argentina, Brasil, Estados Unidos da América e México navegaram no litoral argentino, com a participação de cerca de 3 mil militares, dos quais 320 brasileiros.

Sob o mote “solidariedade hemisférica”, o evento ocorre há 51 anos,

**“A presença de muitas nações neste tipo de exercício nos aproxima de uma missão multinacional.**

**A nossa presença emite um sinal de relacionamento mútuo e estreita as relações entre as nações amigas”.**

**Comandante da 1ª Divisão da Esquadra, Contra-Almirante Edlander Santos**

com exercícios de guerra antissubmarino, antissuperfície e antiaérea, realizados com o intuito de melhorar a interoperabilidade entre as Marinhas participantes. Ao final da comissão, um conflito entre países fictícios foi simulado, no qual o Brasil, representando o país laranja, conseguiu cumprir sua missão e saiu vitorioso.

O Grupo-Tarefa (GT) brasileiro foi composto pela Fragata “Constituição”, pelo Submarino “Tikuna” e por um helicóptero AH-11A “Super Lynx”, do 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque.

A cerimônia de abertura, realizada no dia 13 de maio, em Mar del Plata (Argentina), contou com a presença de representantes dos quatro países participantes. O representante brasileiro, o Comandante da 1ª Divisão da Esquadra, Contra-Almirante Edlander Santos, destacou a importância da “UNITAS”.

“A presença de muitas nações neste tipo de exercício nos aproxima de uma missão multinacional. A nossa presença emite um sinal de relacionamento mútuo e estreita as relações entre as nações amigas”, afirmou.

No dia 17 de maio, a Marinha do Brasil participou do “Dia da Armada Argentina”, em uma cerimônia que contou com a presença da Ministra da Defesa da Argentina, Nilda Garré, e do Comandante da Armada Argentina, Almirante-de-Esquadra Jorge Omar Godoy. Ao final, cerca de 400 militares argentinos se apresentaram em um desfile, na Base Naval de Mar Del Plata.

#### EM ALTO-MAR

*Crossdeck, Leap-Frog, Light-Line.* Mais do que palavras em inglês, esses são nomes de exercícios que podem ser usados numa situação real de guerra. Logo no primeiro dia de mar (18), foi realizada uma Parada Naval. Todos os navios participantes se posicionaram no dispositivo por cerca de 20 minutos. Após a Parada, começaram os exercícios.

O primeiro deles foi o *Crossdeck*. Nele, navios receberam helicópteros de outras unidades. O helicóptero AH-11A “Super Lynx”, da Fragata “Constituição”, pousou no convés dos navios ARM “Baja Califórnia” (México); ARA “Sarandi” e ARA “Robinson” (Argentina); e USCGC “Spencer”

(Estados Unidos da América). O exercício também foi executado pelas aeronaves AS565 “Panther” (México), SH-60B “Warrior” (Estados Unidos da América), AS550 “Fennec” e SA-316B “Alouette III” (ambas da Argentina).

No contexto das ações de guerra antissuperfície, foi realizado o exercício de tiro *Gunnex 603*, em que a F42 disparou tiros de canhão contra o alvo *Killer Tomato*, que é um material inflável de cor vermelha. Posteriormente, executou o *Leap-Frog* com o navio mexicano ARM “Baja Califórnia” e com os argentinos ARA “Robinson” e ARA “Sarandi”. Nesse exercício, os navios são treinados para transferir carga leve, executando a aproximação e manutenção da posição, sem efetivar a passagem de material. Para que seja realizado, é necessário que dois navios fiquem bem próximos, um ao lado do outro, mantendo a mesma velocidade e o mesmo rumo. Após o exercício,

o navio argentino que participava da atividade com o Brasil, ARA “Patagônia”, despediu-se da Fragata “Constituição”. Nesse momento, a F42 sinalizou que a tarefa estava encerrada, içou a “Bandeira de Faina”, colocou a música tema do navio (*Simply The Best* – Tina Turner) e aumentou a velocidade para o desengajamento.

Para o Contra-Almirante Edlander, exercícios como esses são importantes para promover a integração e interoperabilidade entre os países participantes. “Atuando com Forças amigas, nós podemos trocar conhecimentos. Aprendemos com eles e eles conosco. Hoje, o foco é a capacidade de aprimorarmos a operação em conjunto”.



Submarino “Tikuna”

## MISSÃO CUMPRIDA

Na madrugada do dia 23, ocorreu a simulação de um conflito internacional, no qual Argentina, Brasil, Estados Unidos da América e México representaram três países (laranja, amarelo e roxo). Foi criado um histórico e personagens para compor o suposto conflito.

A missão do GT brasileiro (país laranja) foi escoltar o Navio-Tanque ARA “Patagônia”, do país amarelo, até a fictícia Ilha Manuel. Os GT norte-americano e mexicano eram os supostos inimigos e tentaram impedir a chegada do navio-tanque à ilha. Durante o conflito, uma equipe de jornalistas militares brasileiros, do Centro de Comunicação Social da Marinha, denominada *Combat Camera*, também participou da ação, com a produção de notícias simuladas. O trabalho era enviar notícias para tentar influenciar os inimigos. Por meio

das matérias, foi possível criar um contexto histórico da simulação de guerra.

Ao final, o GT brasileiro cumpriu sua missão na “UNITAS LI”, escoltando o navio argentino até o seu destino. O encerramento da comissão aconteceu no dia 26 de maio, na Escola de Guerra Naval de Buenos Aires. Representantes dos países falaram sobre as lições aprendidas e os desafios que iniciativas como essa propõem às nações participantes. De Buenos Aires, a Fragata “Constituição” seguiu para uma nova comissão, a Operação “Fraterno XVIII”, que envolveu navios da Argentina e do Brasil.

Assim como a “UNITAS”, a Marinha do Brasil participa de diversos outros exercícios multinacionais, todos com a finalidade de adestrar as tripulações dos navios para situações reais, sejam elas de guerra ou não. ⚓



A Fragata “Constituição”, Navio Capitânia do GT brasileiro, é comandada pelo Capitão-de-Fragata Marcos Borges Sertã. Possui 129 m de comprimento e conta com uma tripulação de 258 militares. O navio possui modernos radares, canhões, mísseis antiaéreos e antissuperfície, torpedos para emprego contra submarinos e um helicóptero orgânico AH-11A “Super Lynx”, para auxiliar em operações de salvamento de vidas no mar, vigilância marítima e ataque.

# Aviso de Pesquisa “Aspirante Moura”

Por Segundo-Tenente (RM2-T) Karla Nayra  
Fotos: Primeiro-Sargento Auto





Aviso de Pesquisa “Aspirante Moura”

O Aviso de Pesquisa (AvPq) “Aspirante Moura” (U14) foi adquirido pela Marinha do Brasil para apoiar pesquisas de interesse da Força e da Comunidade Científica. Batizado e incorporado à Armada no dia 17 de junho, o navio será um Laboratório Nacional Embarcado, em que a pesquisa é um dos principais objetivos.

Como Laboratório Nacional Embarcado, o “Aspirante Moura” representará um salto qualitativo nas atividades do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), Organização Militar da Marinha, sediada em Arraial do Cabo, no Estado do Rio de Janeiro, à qual o navio ficará subordinado. O AvPq preencherá uma lacuna na estrutura do Instituto, que necessitava de um meio naval capacitado para prestar apoio às suas pesquisas.

O navio agrega significativa contribuição às vertentes ambiental e científica da “Amazônia Azul”, em apoio à busca de mais conhecimento dos mares e oceanos. Além disso,

possibilitará a expansão de pesquisas em proveito das Operações Navais da Esquadra. Dessa forma, contribuirá, de modo expressivo, para a continuidade da Política Marítima Nacional, que orienta e subsidia o desenvolvimento das atividades marítimas do País, visando a utilização efetiva, racional e plena do mar.

O navio surge no cenário nacional como um dos meios navais que viabilizará a inserção progressiva da “Amazônia Azul” na mentalidade marítima nacional, ou seja, dentro do conceito “conhecer para defender”. “É do conhecimento científico, oriundo da ‘Amazônia Azul’, que decorrerá nossa soberania sobre ela, sua eficaz

defesa e vigilância pela Marinha do Brasil”, destaca o Contra-Almirante Marcos Nunes de Miranda, Diretor do IEAPM.

O U14 vai apoiar, também, atividades de ensino, desenvolvidas em conjunto com alunos de graduação e pós-graduação de diversas instituições públicas e privadas conveniadas, funcionando como uma sala de aula flutuante. Trabalhos direcionados ao monitoramento de recifes artificiais e de apoio ao combate a agentes poluidores no mar serão realizados frequentemente. A coleta de dados oceanográficos, relacionados aos sistemas de correntes marinhas e ao clima,



#### “ASPIRANTE MOURA”: FICHA TÉCNICA

Comprimento total - 36,06m

Boca moldada - 9,00m

Calado máximo - 2,62m

Deslocamento carregado - 543,19t

#### Sistema de propulsão

1 MCP MAN B&W, modelo 9L 20/27, 900 kW a 1.000 rpm

2 propulsores azimutais tipo “aquamaster” Rolls Royce/Ulstein

#### Geração de energia

3 Grupos diesel-geradores SCANIA-RADE KONCAR,  
de 210kVA, 380 V, 50 Hz

Velocidade máxima mantida - 11 nós

Velocidade de cruzeiro - 9 nós

Raio de ação a 9 nós - 2.160 MN

Autonomia - 10 dias



e a avaliação de sistemas de propagação da energia acústica, também serão atribuições dos pesquisadores que estiverem embarcados. O AvPq “Aspirante Moura” incorpora, em sua estrutura, uma inovação na Marinha do Brasil, pois é o primeiro a navegar sem o uso de leme, substituído por hélices azimutais, que giram 360°, integradas a um sistema de piloto automático e cartas náuticas eletrônicas, garantindo uma melhor governabilidade.

#### O INSTITUTO DE ESTUDOS DO MAR ALMIRANTE PAULO MOREIRA

A existência do IEAPM é decorrente do reconhecimento das Marinhas modernas de que o conhecimento do ambiente em que operam é indispensável para aumentar a eficácia de seu desempenho, principalmente em face da modernização dos meios flutuantes, dotados com sistemas e equipamentos extremamente sensíveis e dispendiosos. Desse modo, sua

missão é planejar e executar atividades de pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico, a fim de contribuir para a obtenção de modelos, métodos, sistemas, equipamentos, materiais e técnicas, que permitam o melhor conhecimento e a eficaz utilização do meio ambiente marinho.

O Instituto promove, estimula, participa e apoia a realização de pesquisas, em parceria com universidades, instituições e entidades governamentais e privadas, no Brasil e no exterior, relacionadas às atividades de sua área de atuação, mantendo intercâmbio técnico e acompanhando a evolução científica e tecnológica 



# Alta tecnologia no Controle Naval do Tráfego Marítimo

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Amaral  
Fotos: Segundo-Sargento (RM1-FN-IF) Carvalho

Alta tecnologia para o monitoramento, controle e proteção do tráfego marítimo brasileiro. Essa pode ser uma básica definição do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo, mais conhecido como SISTRAM. Operado pela Marinha do Brasil, por intermédio do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), o sistema acompanha os navios que se encontram navegando na Área de Responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR) do Brasil e as embarcações com a bandeira brasileira ao redor do mundo.

O SISTRAM foi desenvolvido, em 1998, pelo Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV), para atender a convenções internacionais, sobretudo a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo e a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).

Por meio dessas convenções, foram criadas áreas de responsabilidade

de busca e salvamento (*Search and Rescue* – SAR) para determinados países, como o Brasil, que ficou encarregado de monitorar uma área de 15 milhões de km<sup>2</sup> no Atlântico Sul. Considerando-se as dimensões e o volume do tráfego marítimo nessa região, o SISTRAM é um instrumento de suma importância para que o Brasil cumpra seus compromissos internacionais.

## FUNCIONAMENTO DO SISTRAM

O SISTRAM é responsável por acompanhar a movimentação de navios, na área SAR brasileira, por meio de informações de navegação padronizadas, fornecidas pelas próprias embarcações que navegam no local. Conta com militares trabalhando, diuturnamente, em rotina de revezamento, acompanhando o tráfego marítimo, a plotagem de situações de

risco e realizando uma análise estatística de dados. Diariamente, a equipe indica as rotas marítimas de maior tráfego e os tipos de navios encontrados em cada uma delas, além das áreas de maior concentração.

O Encarregado da Seção de Operações do COMCONTRAM, Capitão-de-Fragata Guilherme José Chaffin Guedes Pereira, explica o funcionamento do sistema, quando da ocorrência de algum incidente ou acidente no mar: “fornecemos um relatório de navios mercantes, pesqueiros, de pesquisas etc, posicionados na área do sinistro, para o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (SALVAMAR BRASIL), para o SALVAMAR da respectiva área (são sete ao todo) e para todas as Organizações Militares envolvidas no evento”.

Essa relação de navios permite identificar os recursos existentes nas embarcações: enfermarias; profissionais de saúde; equipamentos de combate a incêndio; equipamentos de comunicação; estado de conservação; e a proximidade do sinistro. Em seguida, os dados são enviados ao coordenador do evento SAR, responsável por contatar o navio melhor posicionado para apoiar as buscas. Essa rotina envolve manutenção e atualização de banco de dados, geração de relatórios e mensagens entre Marinhas.

## ADESÃO AO SISTEMA

Apesar do SISTRAM possuir diversas fontes de informação sobre o tráfego marítimo, ele ainda recebe dados oriundos da adesão de embarcações que navegam na área de responsabilidade SAR do Brasil. A adesão está prevista nas Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações, nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Elas determinam a obrigatoriedade da adesão dos navios de bandeira nacional e os afretados por armadores brasileiros, em navegação de longo curso ou de cabotagem, navegando em qualquer área marítima do globo terrestre.

Os navios de bandeira estrangeira são convidados a aderir ao sistema, desde a entrada na área de responsabilidade SAR do Brasil, tornando-se obrigatória a adesão quando dentro

**“O SISTRAM conta com militares trabalhando, diuturnamente, em rotina de revezamento, acompanhando o tráfego marítimo, a plotagem de situações de risco e realizando uma análise estatística de dados”.**

**Capitão-de-Fragata  
Guedes Pereira**

do Mar Territorial ou em águas interiores brasileiras. Grande parte dos navios têm aderido ao sistema, a partir do momento em que entram na área de responsabilidade SAR nacional. A escolha se justifica com base nos benefícios advindos da adesão, como por exemplo, a rapidez na localização em caso de acidentes.

Outro aspecto relevante é o grande potencial de recursos para o salvamento no mar, representado pelos navios que aderem ao SISTRAM, que podem deslocar-se rapidamente ao local de um incidente SAR.

## COMO ERA ANTES

No passado, as informações chegavam por mensagens escritas, que eram plotadas em cartas de elevado tamanho. O posicionamento dos navios era acompanhado com ímãs, simbolizando os meios navais. “Era uma tarefa totalmente manual. Exigia muito trabalho comparar as informações recebidas por mensagens e atualizá-las nas posições corretas no mapa. O serviço era braçal e lento, a exemplo dos filmes da II Guerra Mundial”, lembra o Capitão-de-Fragata Guedes Pereira

No primeiro momento, foram utilizados mecanismos computacionais para armazenamento, obtenção de dados e plotagem gráfica. A busca das informações passou a ser em banco de dados, otimizando o tempo de resposta das atividades do COMCONTRAM.

Hoje, a Marinha utiliza a versão III do SISTRAM, mas já existem requisitos estabelecidos para se desenvolver a versão IV, que será muito mais atualizada e possibilitará integrações com outros



Militares do COMCONTRAM na sala de acompanhamento do SISTRAM

## VRMTC: O SISTEMA INTERNACIONAL

VRMTC, *Virtual Regional Maritime Traffic Centre*, é o sistema internacional de acompanhamento do tráfego que foi desenvolvido pela Marinha Militar Italiana e é distribuído entre países da Europa e do norte da África. Nele, trocam-se informações baseadas em dados do Sistema de Identificação Automática (AIS), que irão contribuir para a criação de uma *Trans-Regional Maritime Network* (TRMN), ou seja, um sistema envolvendo os países europeus e africanos, juntamente

sistemas brasileiros e internacionais de acompanhamento do tráfego marítimo.

Em 12 anos de existência, as versões do sistema foram atualizadas à medida que algum tipo de interface e aplicativo era incluído. No começo, o acompanhamento do tráfego de navios

**“Antes, era uma tarefa totalmente manual. Exigia muito trabalho comparar as informações recebidas por mensagens e atualizá-las nas posições corretas no mapa. O serviço era braçal e lento”.  
Capitão-de-Fragata  
Guedes Pereira**

era feito com base na troca de informações entre as Capitânicas dos Portos e o COMCONTRAM. Passado algum tempo, integrações foram realizadas com outros sistemas, a exemplo do Sistema de Monitoramento de Meios envolvidos com a atividade do petróleo. A partir dessas evoluções e integrações, surgiu a necessidade de se atualizar o sistema.

Para a versão IV do SISTRAM, espera-se conseguir a interface com bancos de dados de navios mercantes de outras nacionalidades, tanto

com o Brasil, Cingapura e Índia, que também utilizam a base de dados AIS para acompanhar o tráfego marítimo.

Além dos sistemas mencionados, a Marinha do Brasil ainda se conecta com outros sistemas internacionais e nacionais de monitoramento: o *Maritime Safety and Security Information System* (MSSIS) - sistema desenvolvido pelo Ministério dos Transportes norte-americano, que é utilizado pela Guarda Costeira e pela Marinha dos Estados Unidos da América; e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS).

na internet, quanto com os que são distribuídos por CD-ROM; fornecer as informações do SISTRAM na *web*, permitindo que todas as Organizações Militares do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário - as Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências,

tenham acesso ao banco de dados do SISTRAM, com uma hierarquização de acessos; a capacidade de baixar e integrar a imagem de satélite ao sistema de plotagem; e, por fim, adquirir uma ferramenta de análise, crítica e comparação de dados 

### O CONTROLE DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

Um exemplo prático e bem-sucedido de aplicação do SISTRAM é na coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul, formada por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Sua missão é coordenar as ações dos países americanos, inerentes à direção, controle e proteção do tráfego marítimo continental, a fim de assegurar o uso das vias de comunicação marítimas de interesse.

O último brasileiro Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS) foi o Subchefe de Operações do Comando de Operações Navais, Contra-Almirante José Aloysio de Melo Pinto, que permaneceu no cargo até março deste ano. Segundo ele, algumas das novas ameaças enfrentadas



nos mares são o crime organizado, a pirataria e o terrorismo.

De acordo com o Contra-Almirante Aloysio, as principais ações realizadas durante a gestão brasileira do CAMAS foram a mudança implementada nos exercícios, dando-lhes maior realismo e incluindo eventos relacionados às novas ameaças; o recorde na participação de navios nos exercícios de 2008 e 2009 (cerca de 300 navios mercantes); e a atualização de todas as publicações doutrinárias interamericanas de controle naval de tráfego marítimo.



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

**F**alar de Comunicação Social, no âmbito da Marinha do Brasil, implica reconhecer a importância e a inadiável necessidade de tornar a nossa Instituição cada vez mais próxima da sociedade brasileira. Nesse sentido, é essencial implementar veículos eficazes de comunicação, a fim de melhor atingir os públicos interno e externo, visando, dentre diversas motivações, propagar as razões de existência da nossa Marinha, nossas atividades e incrementar a seleção para o recrutamento naval.

Em relação ao público interno, a Comunicação Social, além de mantê-lo informado do que está ocorrendo, tem o papel fundamental de contribuir como instrumento de liderança e para a manutenção e o fortalecimento das tradições e costumes navais. O público externo, por sua vez, representa segmento a ser motivado a conhecer a Marinha do Brasil para que, a partir daí, tenha a oportunidade de admirá-la sendo, portanto, vital que lhe seja apresentada, permanentemente, uma imagem correta da Instituição e enfatizada a necessidade de se dispor de uma Força pronta, de porte compatível com suas responsabilidades

constitucionais e à altura da estatura político-estratégica do País.

A Comunicação Social segue seu rumo, adquirindo mais consistência. A Administração Naval tem procurado valorizar os profissionais do ramo ou que, por seu perfil, tenham condições de contribuir para tornar essa atividade mais efetiva. Para isso, foi realizado, esse ano, um encontro de profissionais que atuam na área. A I Jornada de Comunicação Social contou com a presença de Oficiais e Servidores Civis de diversas Organizações Militares da Marinha do Brasil, além de Oficiais do Exército Brasileiro e da Força Aérea Brasileira.

Com relação ao futuro, há que se pensar sob o enfoque estratégico, ou seja, no que é possível fazer para, de forma contínua e sustentada, torná-la cada vez mais dinâmica, interessante e cativante, compreendendo-a como instrumento de difusão de nossas atividades, de nossos valores e de nossa rica tradição, fortalecendo-os junto aos públicos de interesse. Importa, também, intensificar e dinamizar a Comunicação Social, dando visibilidade às nossas ações junto à opinião pública, com foco

nos requisitos de rapidez e fidelidade que os modernos sistemas de comunicação impõem nos dias atuais, principalmente as demandas da mídia em geral.

Desse modo, considera-se vital utilizar essa imprescindível ferramenta para destacar a importância da nossa “Amazônia Azul” e de nossas águas interiores, seja para o desenvolvimento da economia, seja para a garantia de nossos interesses e soberania.

Desejo destacar o incremento da Comunicação Social na Marinha, fruto do engajamento das nossas Organizações Militares nessa área, que contemplou, entre diversos produtos, a criação de novos veículos de comunicação para os públicos interno e externo, como por exemplo, a “TV Marinha na Web” ([www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)), cujo propósito é apresentar, em vídeo, aspectos da nossa Força e do trabalho dos homens e mulheres que a integram.

Por fim, diria que as perspectivas da Comunicação Social da Marinha são alvissareiras, pois há suficientes razões para acreditar que constituirão reflexo de um porvir venturoso para toda a nossa Instituição ⚓

# A Marinha Operativa nos Rios da Amazônia

Por Capitão-Tenente (T) Felipe Picco Paes Leme  
Fotos: Cabo Adamor/Acervo



Sete horas da manhã. Um helicóptero UH-12 “Esquilo”, do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, decola do NPaFlu “Raposo Tavares” para realizar fogo aéreo contra o inimigo, que se encontrava à margem do Rio Negro. Após o ataque aéreo, o navio disparou com canhão e metralhadoras, o que possibilitou o desembarque de um Pelotão de Fuzileiros Navais, utilizando Embarcações de Transporte de Tropas e Lanchas de Ação Rápida.

**E**sse cenário simulado, com utilização de munição real, fez parte dos exercícios da Operação “Negro-I”, realizada pelo Comando do 9º Distrito Naval (Com9ºDN) e coordenada pelo Comando da Flotilha do Amazonas (ComFlotAM), no período de 10 a 14 de maio, no Rio Negro, no Estado do Amazonas. Participaram do exercício os Navios-Patrolha Fluvial (NPaFlu) “Pedro Teixeira”, “Raposo Tavares” e “Roraima”; o Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) “Carlos Chagas”; dois helicópteros; diversas Lanchas de Ação Rápida (LAR) e Embarcações de Transporte de Tropas (ETT); e Fuzileiros Navais do Batalhão de Operações Ribeirinhas (BtlOpRib).

Assim como ocorre com a Esquadra, operações como essa são realizadas três vezes ao ano pela Marinha do Brasil nos rios Amazonas, Negro e Solimões e nos seus afluentes, com a finalidade de adestrar as tripulações dos navios e das aeronaves e os fuzileiros navais. O propósito principal é contribuir para a manutenção e a consolidação da integridade territorial, manutenção da ordem e integração da Região Amazônica, além de fiscalizar embarcações na área fluvial sob jurisdição do Com9ºDN, sediado em Manaus (AM). Na região, a Marinha participa, também, de

operações combinadas realizadas pelas três Forças Armadas, sob a coordenação do Ministério da Defesa.

### A IMPORTÂNCIA DA OPERAÇÃO

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Henrique Rocha, Comandante da Flotilha do Amazonas e Comandante do Grupo-Tarefa da Operação “Negro-I”, que estava embarcado no NPaFlu “Raposo Tavares”, destacou, durante a realização do exercício, que, atualmente, a guerra não é mais aquela guerra clássica e que os eventuais inimigos são indefinidos. “As ameaças hoje são difusas e, por isso, não podemos dizer que estamos, dentro do contexto do exercício, combatendo um inimigo definido, mas sim vários tipos de inimigos que possam surgir. Portanto, não estamos aqui para atacar apenas um alvo, mas sim para adestrar a tropa para a manutenção da soberania nacional, seja qual for nosso inimigo”.

Outro aspecto importante refere-se à área do exercício, sensível e estratégica, por tratar-se da Região Amazônica. “Esse é um aspecto considerável para a atuação da Marinha. É muito importante nos mantermos prontos para qualquer eventualidade, sejam de grupos armados ou de qualquer outra ameaça semelhante. Esse tipo de

exercício serve para mostrar que nós estamos prontos para atuar de forma inopinada, de prontidão 24 horas por dia, de sobreaviso, para qualquer eventualidade”, complementa o Comandante Henrique Rocha.

Foram realizados exercícios de tiro, manobras táticas, operações aéreas, navegação em águas restritas, controle de LAR, transferência de carga leve, dentre outros adestramentos, além de Operações de Assistência Hospitalar (ASSHOP) nas comunidades próximas às ruínas de Velho Airão. Todas essas

**“O perfeito entrosamento e coordenação entre as tripulações do navio e da aeronave, fundindo-se em uma só equipe, é de fundamental importância para o sucesso de qualquer operação que envolva o binômio navio-aeronave”.**

**Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Henrique Rocha**

Capitão-de-Corveta Renato Ferreira Jácomo dos Santos, Comandante do NPFLu “Raposos Tavares”.

O exercício contribui, ainda, para integrar, operativamente, os navios com as aeronaves e a tropa de fuzileiros navais, possibilitando a atuação nos três ambientes: rio, ar e terra. “Nesse sentido, o perfeito entrosamento e coordenação entre as tripulações do navio e da aeronave, fundindo-se em uma só equipe, é de fundamental importância para o sucesso de qualquer operação que envolva o binômio navio-aeronave. Os exercícios de tiro efetuados pela aeronave, a partir dos navios, contribuem para aperfeiçoar este entrosamento e coordenação”, afirma o Capitão-de-Corveta Elias Voulgarelis, Comandante do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, embarcado no NPFLu “Raposos Tavares”.

Foram realizados exercícios de tiro com metralhadora axial e com metralhadora lateral da aeronave UH-12 “Esquilo”, que renovou a qualificação de quatro pilotos e dois fiéis embarcados. Além disso, as equipes envolvidas em operações aéreas puderam rever os procedimentos específicos para manobra, decolagem e pouso da aeronave armada, incrementando a segurança e a eficiência das operações aéreas de ataque, a partir do navio. “O emprego da aeronave embarcada amplifica as possibilidades do navio, aumentando o seu horizonte de atuação”, complementa o Comandante Voulgarelis.

A interação entre os militares também é fato ressaltado pelo Segundo-Tenente (FN) Paulo Sergio Souza Junior, do Batalhão de Operações Ribeirinhas. “Ao embarcarmos, os fuzileiros navais podem conhecer melhor a rotina de bordo dos navios e os



Destacamento Aéreo Embarcado no NPFLu “Raposos Tavares”

atividades têm por objetivo incrementar o preparo da Flotilha no cumprimento da sua missão.

O NPFLu “Raposos Tavares”, Navio Capitânia do exercício, é o segundo da Classe “Pedro Teixeira”. Os dois são os maiores navios da Flotilha do Amazonas, com 63 metros de comprimento e 900 toneladas de deslocamento. O navio é dotado de comunicações por satélite e facilidades de Comando e Controle para um Estado-Maior embarcado, que o habilitam a liderar um Grupo-Tarefa. Outras características que denotam a versatilidade e a adequabilidade do navio para o ambiente

de operações ribeirinhas são a capacidade de pouso e decolagem para um helicóptero UH-12 “Esquilo”; de operar com duas LAR orgânicas; e de alojar um contingente de Fuzileiros Navais, com suas respectivas ETT.

“Dentre os aspectos de maior importância para o adestramento do navio, destaca-se a prática de tiro com canhão e metralhadoras, como um diferencial fundamental para a real capacitação do navio no desempenho de missões de combate, especialmente por ser um tipo de exercício que só podemos realizar nesta área da Amazônia Ocidental”, afirma o



NPaFlu “Pedro Teixeira” e “Raposo Tavares” navegam no Rio Negro

militares que ali servem e os apoiam no momento do desembarque terrestre. Outro aspecto importante é a familiarização com as ETT, onde utilizam armamento orgânico e realizam tiros sobre a margem. Eles aproveitam para se familiarizarem dentro de seu pelotão e conhecerem os elementos que combaterão, lado a lado”.

Em relação à área de atuação, ele destaca a importância de se conhecer a região. “Para nós, é muito importante o reconhecimento da área da Região Amazônica, de seus rios e afluentes, em que atua o Batalhão, de extrema importância para o Brasil, pelas suas riquezas”, afirma.

Já em relação ao NAsH “Oswaldo Cruz”, por tratar-se de um navio hospital, é ele quem dará o primeiro suporte em caso de algum acidente real. Apesar de serem mantidos todos os requisitos de segurança, principalmente quando se utiliza munição real, é possível ocorrer algum acidente. Porém, mostrando a eficiência e

o nível de adestramento dos militares envolvidos, o NAsH não precisou ser acionado por este motivo. Teve, sim, que atender um ribeirinho que tinha sido picado por uma cobra, em comunidade próxima a Velho Airão. Ao ser acionado, o navio enviou médico e enfermeiro, a bordo de sua lancha orgânica, para realizar o atendimento.

### ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

O Brasil é um País pacífico por tradição, vive em paz com seus vizinhos e rege suas relações internacionais pelos princípios constitucionais da não-intervenção, defesa da paz e solução pacífica dos conflitos. Essa convicção é parte da identidade nacional e um valor a ser conservado



Fuzileiros Navais durante adestramento de tiro

## HISTÓRICO DA MARINHA NA REGIÃO AMAZÔNICA

A preocupação do Brasil com a defesa da Região Amazônica não é recente. Após a vitória na Guerra da Tríplice Aliança, em 1865, que consolidou o domínio brasileiro das vias fluviais na Região Platina, o Governo Federal passou a constituir preocupação com a Região Noroeste do País, devido à inexistência de tratados de limites entre os países ribeirinhos e atitudes hostis das repúblicas vizinhas, que reclamavam, principalmente, as questões fronteiriças e de liberdade de navegação no Rio Amazonas.

Para garantir o exercício da soberania e dos interesses nacionais na Amazônia Ocidental, por meio de uma presença naval efetiva, D. Pedro II decidiu criar, em 1868, a Flotilha do Amazonas, com sede na capital da recém-elevada província do Amazonas, cuja missão foi a de policiar as fronteiras fluviais com as repúblicas vizinhas e fazer executar, pelas embarcações estrangeiras, os regulamentos fiscais vigentes, a fim de garantir os interesses do Império na região.

Desde então, a Marinha do Brasil participou de diversos eventos históricos e as Organizações Militares da



região receberam várias denominações. Em 1945, o Comando da Flotilha do Amazonas passou a integrar o Comando do 4º Distrito Naval, como força subordinada. Em 23 de abril de 1974, desdobrou-se a Flotilha do Amazonas em duas unidades, sendo criado o Grupamento Naval do Norte, sediado em Belém, e Flotilha sediada em Manaus.

Em meados dos anos 1970, foram incorporados à Flotilha do Amazonas dois novos Navios-Patrolha Fluviais Classe “Pedro Teixeira”, construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e três Navios-Patrolha Fluviais Classe “Roraima”, construídos no Estaleiro MacLaren, no Rio de Janeiro, para operarem no

eixo estratégico Manaus-Tabatinga e nos rios de penetração de nossa fronteira Ocidental.

Em 1994, foi ativado o Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO), passando o Comando da Flotilha do Amazonas à sua subordinação. Finalmente, o Decreto nº 5.349, de 20 de janeiro de 2005, criou o Comando do 9º Distrito Naval, em substituição ao CNAO, sendo ativado em 3 de maio de 2005, contando com sete Organizações Militares diretamente subordinadas, dentre elas o Comando da Flotilha do Amazonas, o Batalhão de Operações Ribeirinhas e o Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, participantes da Operação “Negro-I”.

pelo povo brasileiro, não justificando, contudo, que o País não esteja preparado para defender-se de agressões e também estar pronto para opor-se a ameaças, que são difusas e muitas vezes não identificadas imediatamente.

A Estratégia Nacional de Defesa (END) é bem específica em relação à atuação das Forças Armadas na Região Amazônica. Nela, além de ser mencionada a importância da presença de unidades das três Forças nas

**“As ameaças hoje são difusas e, por isso, não estamos aqui para atacar apenas um alvo, mas sim para adestrar a tropa para a manutenção da soberania nacional, seja qual for nosso inimigo”.**  
**Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Henrique Rocha**

fronteiras, é ressaltada a necessidade de a Marinha operar na região da foz do Amazonas e em suas grandes bacias fluviais.

O documento menciona, ainda, a exigência de avanço de projetos de desenvolvimento sustentável, passando pelo trinômio monitoramento/controlabilidade e presença, destacando que o Brasil será vigilante na reafirmação incondicional de sua soberania sobre a Amazônia brasileira 

# Marinha constroi lanchas escolares para atender ribeirinhos da Amazônia

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Amaral  
Fotos: Segundo-Sargento (RM1-FN-IF) Carvalho





O início de um novo tempo. Certamente esse é o significado da construção de lanchas escolares para transportar crianças ribeirinhas do interior da Região Amazônica às escolas municipais. Uma pesquisa realizada pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) revelou que, somente na Região Norte, existem cerca de 180 mil crianças que precisam de transporte fluvial para chegar às salas de aula. Muitas delas vão à escola em barcos a remo, feitos artesanalmente, sem nenhum tipo de segurança.

No ano de 2009, a Marinha do Brasil e o Ministério da Educação (MEC), por meio do FNDE, assinaram um convênio para o desenvolvimento e construção de 600 lanchas escolares. As duas primeiras embarcações, construídas na Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), em Belém (PA), foram entregues ao Presidente do FNDE, Daniel Silva Balaban, no dia 8 de março, em Belém. Outras cinco foram entregues no dia 28 de junho, em Manaus.

As lanchas foram criadas para o Programa “Caminho da Escola” com

o objetivo de garantir conforto e segurança aos estudantes. “Isso contribuirá para o acesso e permanência dos alunos na escola, em especial das

**“Somente trabalhando em conjunto com a Marinha do Brasil poderíamos ter um transporte com todos os itens de segurança para as nossas crianças”.**

**Daniel Balaban, Presidente do FNDE**

comunidades que margeiam os rios da Região Amazônica”, afirma Balaban.

Para o presidente do FNDE, “somente trabalhando em conjunto com a Marinha do Brasil poderíamos ter um transporte com todos os itens de segurança para as nossas crianças. Esta parceria com a Marinha, por meio da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), foi a forma mais eficaz de se desenvolver o projeto”. Até o final de 2011, a BNVC vai construir mais 300 embarcações, sendo as demais de

**“Vamos ajudar a recuperar a cidadania desses jovens e crianças, que precisam chegar às escolas”.**

**Vice-Almirante Rodrigo Otávio Fernandes de Hônkis**

responsabilidade das Bases Navais de Natal (RN) e Aratu (BA).

### ITENS DE SEGURANÇA

A lancha foi construída em alumínio naval, com 7,30m de comprimento, cobertura fixa e itens de segurança, tais como coletes salva-vidas; extintor de incêndio; sirene; motores principal e auxiliar; luzes de navegação; rádio comunicador; e defensas. Elas podem transportar até 20 alunos, sendo um assento reservado para portador de necessidades especiais.

O Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Rodrigo Otávio



Fernandes de Hônkis, afirmou que este é um momento de quebra de paradigmas. “Vamos ajudar a recuperar a cidadania desses jovens e crianças, que precisam chegar às escolas”. Na opinião do Vice-Almirante Rodrigo, essa é uma valiosa oportunidade para celebrar uma parceria que vai diminuir a evasão escolar e aumentar a permanência na escola dos pequenos brasileiros moradores das regiões ribeirinhas da Amazônia.

Para a Secretária de Educação de Santarém (PA), Lucineide Pinheiro, o projeto das lanchas escolares marca o início de um novo tempo e a realização de um sonho. “As crianças seguiam para as escolas em barcos pequenos, frágeis e até perigosos. Mas agora, terão um meio confortável e seguro de transporte, chegando à escola de forma digna. Isso é cidadania” 



Equipe de pesquisadores da UnB

### PESQUISA DE CAMPO

O Ministério da Educação está realizando uma pesquisa de campo sobre o transporte escolar aquaviário no Brasil. Nove pesquisadores do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes da Universidade de Brasília (UnB)

percorrerão um trecho de 5 mil quilômetros de rios, em 65 rotas, entre Belém (PA) e Tefé (AM).

O Coordenador da Pesquisa, Marcos Fleming, conta que o levantamento vai apontar a realidade vivida pelos estudantes das cidades ribeirinhas da Amazônia, na hora de ir à escola. “Vamos navegar pelos rios Guamá, Tapajós, Amazonas e Solimões, avaliando tecnicamente as embarcações e identificando as rotas fluviais utilizadas na região”. Outro propósito da pesquisa é testar as duas primeiras lanchas produzidas pela Marinha, avaliar sua adequação e verificar se há necessidade de ajustes. Além disso, a pesquisa irá identificar o número de alunos transportados atualmente nas embarcações, as condições técnicas, o tempo gasto, a expectativa de pais e alunos, autoridades municipais e comunidades ribeirinhas para, assim, estabelecer uma análise comparativa com o novo meio de transporte criado.

# Marinha ajuda a combater uma tragédia da Amazônia

Por Capitão-de-Corveta (T) Carla Pointis  
Fotos: Segundo-Sargento (RM1-FN-IF) Carvalho



Escalpelamento: uma tragédia que atinge os ribeirinhos que navegam em barcos pequenos com motores descobertos. Mulheres e meninas são as mais atingidas. O escalpelamento acontece quando o cabelo se enrola em torno do eixo giratório dos barcos, arrancando, de forma brutal, todo ou parte do couro cabeludo (escalpo), inclusive orelha, pele do rosto, pálpebras, podendo até levar à morte. Segundo a Secretaria de Saúde do Estado do Pará, onde ocorrem 90% dos casos, em média, uma pessoa por mês é acidentada.

**A**s vítimas são os ribeirinhos que navegam, rotineiramente, em barcos artesanais, com motores improvisados e descobertos. Desse universo, mulheres e meninas são as mais atingidas, pelo uso dos cabelos compridos, muito comuns na região. O tratamento dos acidentados é longo, doloroso, não recupera os cabelos e nem as lesões decorrentes da perda de partes do rosto, trazendo para a vítima graves

sequelas físicas e psicológicas, de auto-estima e, até mesmo, de rejeição na comunidade ou no grupo familiar.

A fim de prevenir essa tragédia, a Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República lançou, em âmbito nacional, em março deste ano, a Campanha de Prevenção ao Escalpelamento, num evento realizado no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), Organização Militar da Marinha do Brasil sediada em Belém (PA), subordinada ao Comando do 4º Distrito Naval.

A campanha, amplamente divulgada pelas rádios e canais televisivos da Região Norte, não só convocou o barqueiro a revestir o eixo do motor, nas datas e locais indicados, como também investiu na conscientização dos usuários das embarcações. Cartilhas, filipetas e cartazes foram distribuídos apresentando as devidas precauções para evitar esse tipo de acidente e as medidas que devem ser adotadas. O material foi entregue nos principais pontos de embarque e desembarque da comunidade ribeirinha e nos postos de atendimento, montados pela Marinha, para a realização do trabalho.

As ações de combate e de prevenção ao escalpelamento contam com o apoio da Defensoria Pública da União para indenização das vítimas, em cooperação com a Federação Nacional de Seguros Privados; do Governo do Estado do Pará, na isenção de impostos que incidem sobre a fabricação da cobertura metálica do motor; dos Governos dos Municípios abrangidos pela campanha, em questões logísticas; da Secretaria da Mulher do Estado do Amapá, no desenvolvimento de políticas públicas em apoio às mulheres; de algumas empresas, como o Banco da



Amazônia, Petrobras, Eletronorte, BR Distribuidora e Banco do Brasil; além de parceiros empresariais e da sociedade.

Na visão do Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Rodrigo Otávio Fernandes de Hônkis, isso tudo faz parte de uma série de ações, com vários protagonistas. “A Marinha é um deles. A Defensoria Pública da União, os Governos Estaduais e Municipais, a iniciativa privada, todos estão envolvidos nesse grande mutirão social”.

## **“É inaceitável estarmos no século XXI e ainda vivenciarmos acidentes dessa natureza”.**

**Capitão-de-Mar-e-Guerra José Roberto Bueno Junior, Capitão dos Portos da Amazônia Oriental**

### **MARINHA PRODUZ ARTEFATOS PARA COBRIR EIXOS DOS BARCOS**

De fato, a Marinha não só apoia como também coordena alguns aspectos da campanha. Talvez, o mais visível seja o mutirão realizado pelas Capitânicas dos Portos para instalação

dos protótipos – nome dado à cobertura metálica que cobre o eixo propulsor. O aspecto menos conhecido, mas de fundamental importância para a campanha, é que a Marinha do Brasil intermedia os contatos entre os parceiros da iniciativa privada e governamental; recebe a verba para a produção do artefato; e acompanha sua produção, aprova e instala, sem deixar de enviar, regularmente, um relatório para os patrocinadores.

Esse ano, no Estado do Pará, no período de 17 a 29 de março, a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental cobriu o eixo de 515 embarcações no Município de Breves e seus arredores - Vila Lawton e Vila Curumúm. No Amapá, nas cidades de Macapá e Santana, a campanha ocorreu entre os dias 23 e 30 de abril. Nessa região, também de grande incidência de acidentes, a Capitania dos Portos de Santana atendeu 400 barqueiros, nos postos montados no píer da própria Capitania e no Igarapé das Mulheres.

Outra tarefa importante, realizada por parte da equipe de militares e servidores civis das duas Capitânicas e da Base Naval de Val-de-Cães (PA), é o adestramento de membros de outras instituições, como o Corpo de Bombeiros e o Batalhão Ambiental da Polícia Militar.



Apresentação de “Dança dos Véus” durante o lançamento da campanha

A qualificação da mão-de-obra de outras entidades é importante não só para dinamizar o trabalho que está sendo feito, mas também como forma de multiplicar o conhecimento e a experiência, que pode ser aplicada em outras localidades. O problema é grave e a região é vasta. De acordo com o Capitão dos Portos de Santana, Capitão-de-Fragata Marcelo de Resende Lima, são mais de 10 mil embarcações artesanais que navegam no Amapá e nas ilhas do norte da Ilha de Marajó.

O lançamento da campanha no Estado do Amapá, no dia 26 de abril, na Câmara de Vereadores de Santana, foi um evento de grande expressão e a Marinha do Brasil foi a grande homenageada. Na cerimônia, estavam presentes o Governador do Estado do Amapá, Pedro Paulo Dias de Carvalho; o Comandante do 4º Distrito Naval; o Assessor do Gabinete de Pessoal da Presidência da República, Dr. Diogo

de Sant’Ana; o Defensor da União, Dr. João Paulo Picanço; a representante da Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, Dr<sup>a</sup> Teresa Cristina Sousa; a Secretária Especial de Políticas para as Mulheres do Estado do Amapá, Dr<sup>a</sup> Jucilene Silva; o Diretor-Geral do Banco da Amazônia, Gilvandro Negrão; e a Presidente da Associação de Mulheres

**“Está na hora de mudar a realidade que faz parte de um Brasil que poucos brasileiros conhecem”.  
Maria do Socorro Damasceno  
Presidente da Associação  
de Mulheres Ribeirinhas  
Vítimas de Escalpelamento**

Ribeirinhas Vítimas de Escalpelamento, Maria do Socorro Damasceno; entre outras personalidades importantes na defesa da causa das vítimas.

Para encerrar o evento, um grupo de senhoras vítimas do escalpelamento fez uma apresentação de “Dança dos Véus”, ao som da canção “Cisne Branco”. “Essa foi a maneira encontrada pelas mulheres para homenagear a Marinha que tanto faz pela nossa causa”, complementa Maria do Socorro.

O Capitão dos Portos da Amazônia Oriental, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Roberto Bueno Junior, está bastante otimista em relação à campanha. Segundo ele, é inaceitável estarmos no século XXI e ainda vivenciarmos acidentes dessa natureza. “A campanha ajudará a Marinha a legalizar milhares de embarcações. Nós estamos fazendo um mapeamento sócio-econômico dessas comunidades, por meio de questionários, para que, no futuro, sejam desenvolvidas políticas públicas adequadas às suas necessidades”. A Capitania planeja, ainda, levar o material produzido (cartazes, cartilhas e filipetas) às escolas de Ensinos Fundamental e Médio, às lideranças religiosas e aos agentes comunitários de saúde.

Há quem diga que o problema é sócio-cultural, pois prevenir acidentes é influir nos hábitos cotidianos da população local. O fato é que, para a população que vive nas margens dos rios da Amazônia, a palavra escalpelamento ainda aterroriza.

Mas fazer a cobertura dos eixos das embarcações agora é Lei Federal. Existe, inclusive, uma data para que toda a população ribeirinha possa lembrar ou tomar conhecimento do assunto. O dia 28 de agosto foi instituído como Dia Nacional de Combate e Prevenção ao Escalpelamento. “Está na hora de mudar a realidade que faz parte de um Brasil que poucos brasileiros conhecem”, enfatiza Maria do Socorro Damasceno 

# Comandante do 4<sup>o</sup> Distrito Naval, Vice-Almirante Rodrigo e Capitão dos Portos de Santana, Capitão-de-Fragata Resende



Vice-Almirante Rodrigo (direita) e Capitão-de-Fragata Resende (esquerda)

Uma das realizações mais importantes da campanha de combate ao escarpelamento é a oportunidade que o ribeirinho tem de legalizar sua embarcação.

Como o processo legalização da embarcação foi incluído na campanha?

Vice-Almirante Rodrigo: Enquanto os técnicos trabalham na cobertura do motor do barco, os donos preenchem o formulário de cadastramento. O protótipo metálico do motor recebe uma placa com um número de série, que passa a ser o número de registro da embarcação, que, dessa forma, passa a existir legalmente perante a Autoridade Marítima, trazendo benefícios para barqueiros e passageiros, até mesmo em caso de acidentes.

Quais são os benefícios do cadastro?

Vice-Almirante Rodrigo: O barqueiro, quando se cadastra, toma conhecimento de seus direitos e deveres e, em caso de acidente, ele saberá como agir. Por outro lado, a vítima também ficará resguardada, pois facilitará a localização do barco, que é um dos maiores obstáculos enfrentados pelas Capitania da região, na condução de um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN). A certidão do acidente que é emitida após a conclusão de um IAFN permite que a vítima tenha acesso ao seguro, já que, no documento, constam os nomes da embarcação e do proprietário,

as testemunhas, o local... enfim, é um resumo do fato ocorrido. Reunir todas essas informações já é uma tarefa difícil, por se tratar de localidades remotas. Se a embarcação não for cadastrada, a situação fica pior ainda. Acontece muito da vítima ter sido uma menina e quando recebe o seguro já é uma senhora.

Existem muitos inquéritos abertos sobre o assunto?

Capitão-de-Fragata Resende: Dos 113 IAFN que tramitam na Capitania, 79 são referentes a casos de escarpelamento. Alguns são bem antigos e a maior dificuldade enfrentada é a não localização da embarcação e de possíveis testemunhas. Para se ter idéia da gravidade do assunto, recentemente expedimos certidão referente a um fato que ocorreu há mais de 30 anos.

Vice-Almirante Rodrigo: Quanto a essa demora na emissão das certidões, estamos trabalhando no sentido de agilizar o processo. A minha orientação como representante da Autoridade Marítima na região é que o documento seja expedido, mesmo com a não integralidade de todas as informações. Tais impossibilidades são decorrentes das naturais dificuldades em serem obtidos todos os dados referentes

ao acidente, considerando as dimensões da região e o tempo transcorrido desde a sua ocorrência.

Quais são os riscos que se pode correr?

Vice-Almirante Rodrigo: O risco seria a apuração de um incidente, como o escarpelamento, não reunir provas concretas da sua real origem. Temos de buscar sempre, e com muita determinação, todos os dados que levem a uma investigação segura e plena, que permita aos envolvidos todos os direitos assegurados pela legislação em vigor.

Além do desconhecimento do apoio que o governo pode prestar, em caso de acidente, existe outro motivo que pode levar uma vítima a não registrar uma queixa sobre o ocorrido?

Capitão-de-Fragata Resende: Sim. O escarpelamento é uma tragédia familiar. Na maioria das vezes, o dono da embarcação é membro da família. Já tivemos caso de pai, irmão, marido, cunhado... a vítima espera o tempo passar, deixa a situação abrandar e depois registra a queixa. Não significa que o dono do barco, sendo familiar ou não, tenha agido propositalmente. Os acidentes ocorrem porque as embarcações são pequenas, confeccionadas artesanalmente, com motores de eixos



Militares da Marinha adaptam cobertura do eixo propulsor

propulsores improvisados e descobertos. E em uma fração de segundos, o passageiro deixa cair no fundo do barco ou o próprio mestre pede para ajudar a escoar água. No momento em que a pessoa se abaixa, o cabelo enrola no motor e a tragédia está feita. É por isso que, na maioria das vezes, as vítimas são mulheres ou meninas. Porque é comum, nessa região, elas usarem cabelos longos. Temos registro também de homens, aqui foram três. No caso dos homens, o órgão afetado foi a genitália. O short prendeu no eixo. Nesse caso, não é mais escalpelamento, como também não é o acidente em que há esmagamento de ossos. Mas todos são brutais.

Qual é a incidência anual desse tipo de acidente?

Vice-Almirante Rodrigo: No ano passado, registramos, na área de jurisdição do 4º Distrito Naval, 21 acidentes.

A minha jurisdição compreende os Estados do Piauí, Maranhão, Pará e Amapá. É importante esclarecer que a maior incidência do escalpelamento é nos Estados do Pará e Amapá, na região dos Estreitos, ao sul da Ilha de Marajó, região que liga o Rio Pará ao Rio Amazonas.

Por quê?

Vice-Almirante Rodrigo: Como as distâncias são menores, as embarcações são mais improvisadas.

Quais são as perspectivas para a continuação do combate ao escalpelamento?

Vice-Almirante Rodrigo: Em princípio, o combate tem sido feito por meio de campanhas. Não é um processo continuado. Fazemos um mutirão: capacitamos mão-de-obra de outras instituições, como agora para o Amapá, trabalhamos com o Corpo de Bombeiros e o Batalhão de Polícia Ambiental, marcamos a data e o local, e a campanha

acontece. Mas quando termina o período estipulado, a Marinha não dispõe nem de mão-de-obra e nem de material para continuar a ação com a capilaridade necessária. Além disso, as distâncias entre as cidades são enormes. Fizemos a campanha em Santana. Um ribeirão que mora no norte de Marajó teria que viajar horas, até dias, para chegar aqui.

Para que o combate ao escalpelamento deixe de ser pontual e passe a ser um processo continuado, é necessário contarmos com o apoio das prefeituras. Assim, aumentaria nossa capilaridade. Na Ilha de Marajó, por exemplo, são 19 prefeituras. Se cada uma delas montasse uma equipe, nós a adestraríamos. Poderia até ser feito inicialmente um mutirão e depois seguiria normalmente, como qualquer outro serviço que o cidadão pode ter acesso.

O único problema que eu vejo em deixar apenas a cargo das prefeituras é quanto ao viés do cadastro. Quem cuidaria do registro das embarcações? Quem administraria o banco de dados? Se pensarmos por este ângulo, a Marinha estaria sempre envolvida. Essas são questões para se pensar, mas de qualquer forma, já atacaríamos a parte mais importante do problema, que é proteger as embarcações e evitarmos novos acidentes. ⚓





# Mulheres na Marinha: uma presença marcante

Por Capitão-Tenente (T) Felipe Picco Paes Leme  
e Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Amaral  
Fotos: Suboficial Tenório/Acervo



A abertura da Marinha do Brasil à participação da mulher militar começou há 30 anos, com o ingresso do primeiro contingente. Inicialmente, atuaram em serviços técnicos e administrativos, mas, aos poucos, foram conquistando espaço e se tornaram uma parcela relevante da força de trabalho.

A presença feminina nas Forças Armadas remonta à década de 1970, quando diversos países começaram a admitir mulheres nas corporações militares. Essa tendência internacional ocorreu em um cenário de racionalização do trabalho militar, quando se buscou o enxugamento dos quadros e a necessidade de emprego de pessoal qualificado. Naquele momento, as atenções se voltaram para as mulheres que, a partir de meados da década de 1960, se escolarizavam e escolhiam novas profissões, algumas, até então, inimagináveis.

No Brasil, a inserção de militares do sexo feminino ocorreu a partir

de 1980. Na época, o Ministro da Marinha, o Almirante-de-Esquadra

**“Eu sou da primeira turma, e nós não encontramos barreiras, mas incentivos, porque nós fomos convidadas a entrar. A Marinha nos abriu as portas”.**

**Capitão-de-Mar-e-Guerra (Md) Cláudia Regina Yago Rodrigues da Silva**

Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Patrono das Mulheres Militares da Marinha, criou, por intermédio da

Lei nº 6.807, de 7 de julho de 1980, o Corpo Auxiliar Feminino (CAF) da Reserva da Marinha, para atuar na área técnica e administrativa.

Assim, em abril de 1981, a Marinha abriu, oficialmente, suas portas ao primeiro contingente de mulheres. O ingresso foi realizado por meio de rigoroso processo de seleção, no qual, das 10.035 candidatas, apenas 514 foram selecionadas. O CAF era separado dos demais Corpos e Quadros, em uma experiência pioneira nas Forças Armadas brasileiras.

### COMPETÊNCIA PROFISSIONAL

O CAF foi extinto em 1997 e as militares foram integradas aos Corpos e Quadros já existentes, em igualdade de condições com os homens. Elas passaram a participar ativamente de diversas atividades da Marinha do Brasil. Em decorrência do fluxo de carreira e da proficiência demonstrada nas distintas comissões, as militares têm sido paulatinamente, designadas para funções e cargos mais elevados, inclusive os de Direção de Organizações Militares. As Oficiais do Corpo de Engenheiros e do Quadro de Médicos podem, inclusive, serem promovidas



Capitão-de-Mar-e-Guerra (Md) Cláudia

ao posto de Oficial-General, concorrendo em iguais condições com os homens.

A Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Aldner Peres de Oliveira, por exemplo, é a Diretora do Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha. Em relação às dificuldades encontradas ao longo da carreira, ela afirma ter apenas boas recordações. “Sou oriunda da quarta turma de mulheres. Fui muito bem recebida pelo efetivo masculino. Nunca tive problemas. Esse convívio profissional com homens vem desde a época de estudante. Sou da área tecnológica, engenheira de formação e técnica em telecomunicações. Na realidade, nas duas instituições em que estudei, nós, mulheres, éramos um quantitativo mínimo, não chegávamos a 5%. Mas acho que essa aceitação se deu mais pela competência profissional que nós tivemos e trouxemos para a Força”.

A Vice-Diretora de Ensino do Hospital Naval Marcílio Dias, Capitão-de-Mar-e-Guerra (Md) Cláudia Regina Yago Rodrigues da Silva,

**“Sou oriunda da quarta turma de mulheres. Fui muito bem recebida pelo efetivo masculino da turma. Nunca tive problemas”.**

**Capitão-de-Mar-e-Guerra (T)  
Aldner Peres de Oliveira**

compartilha da mesma opinião. “Eu sou da primeira turma, em que nós não encontramos barreiras, mas sim incentivos. Uma vontade de dar certo por parte da Alta Administração Naval, principalmente porque nós fomos convidadas a entrar. Não existia nenhum movimento para se ter mulheres nas Forças Armadas. A Marinha simplesmente abriu as portas”.

Em relação ao fato de ter que conciliar a vida profissional com a particular, a Capitão-de-Mar-e-Guerra (Md) Cláudia afirma que também não houve dificuldades. “Ter que fazer várias coisas ao mesmo tempo faz parte



Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Aldner

da natureza da mulher. No fundo, é a mulher que administra a casa. Então, foi mais um fator a ser administrado, foi mais um desafio a ser superado e a mulher mostrou mais uma vez que é capaz, tanto que não houve desistência. Houve, sim, uma aceitação por parte dos familiares. Eu casei depois que entrei para a Marinha. Os meus três filhos sempre me apoiaram muito na carreira. Quando eu tive meus três filhos eu já estava na Marinha e, hoje, eles já fazem faculdade”.

De acordo com as duas, o ingresso das mulheres nas Forças Armadas e, em particular na Marinha, veio para humanizar as relações. Veio para unir o racional ao emocional, dando o equilíbrio necessário, importantíssimos para o desenvolvimento de nossas atividades.

Quando questionada sobre algum fato inusitado, a Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Aldner destacou o seu embarque em um submarino. “Um motivo de orgulho para mim foi o fato de eu ter sido a primeira mulher a embarcar em um submarino e ficar vários dias a bordo, submersa, convivendo naquele ambiente” 

## MULHER, UMA PRESENÇA QUE HUMANIZA A MARINHA

Essa característica foi destacada em uma mensagem alusiva à data, assinada pelo próprio Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto:

“Durante esses 30 anos, as marinheiras têm demonstrado sua firmeza, segurança e responsabilidade, sem abrir mão da sensibilidade inerente à sua própria característica de ser; têm sido meticolosas, dedicadas e

organizadas, preservando sua peculiar gentileza o que, em muito, harmonizou e humanizou o nosso, por vezes, rígido ambiente de trabalho. Exigentes e entusiastas, foram responsáveis por uma nova dimensão profissional, experimentada pelas diversas Organizações Militares. Conquistaram, pois, com justiça, posições de prestígio tornando-se, de forma inequívoca, indispensáveis à nossa Instituição”.

# Trindade: onde o sol ilumina primeiro o Brasil

Por Capitão-Tenente (T) Felipe Picco Paes Leme  
Fotos: SECIRM/Acervo

A ilha possui uma extensão de 8,2 Km<sup>2</sup> e é fortemente acidentada, com elevações que atingem até 600 metros. Surgiu há 3 milhões de anos de uma zona de fraturas que se estende desde a plataforma continental brasileira. Devido a sua origem vulcânica, a presença de lavas, cinzas e areias vulcânicas pode ser constatada. Porém, a última erupção ocorreu há aproximadamente 50 mil anos.

Com o fim da construção, este ano, da Estação Científica da Ilha da Trindade (ECIT), a Marinha do Brasil estabelece um novo rumo às atividades científicas desenvolvidas na ilha, que se localiza a 1.148 km de Vitória (ES) e 1.416 km do Rio de Janeiro (RJ), na extremidade oriental da cadeia de montanhas submarinas Vitória-Trindade, elevando-se a 5.500 metros do fundo oceânico.

Pela distância em que se encontra, é considerada como a porta de entrada

do País, para quem navega pelo mar, vindo da África ou da Europa.

É nesse pedaço de terra inóspito que a Marinha do Brasil está presente desde 1957, quando entrou em operação o Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT) e, desde então, sua continuidade somente tem sido viável, em virtude do apoio da Marinha, por intermédio do Comando do 1º Distrito Naval.

A nova Estação Científica faz parte do Programa de Pesquisas Científicas da Ilha da Trindade (PROTRINDADE),

criado no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), com o propósito de promover e gerenciar o desenvolvimento de pesquisas na ilha, no Arquipélago de Martim Vaz e na área marítima adjacente. Há alguns anos, a Marinha tem recebido uma quantidade crescente de solicitações para a realização de pesquisas em Trindade.

“O PROTRINDADE atende às diretrizes da Política Nacional para os Recursos do Mar, da Política de Defesa Nacional e da Política Nacional de



Meio Ambiente”, afirma o Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Camilo de Lellis Menezes Felipe de Souza, Assessor da SECIRM. “O programa é para promover pesquisa diversificada, com referência a temas relevantes e para incentivar a formação de recursos humanos com capacidade de conduzir investigação científica de qualidade nas ilhas e adjacências”, complementa.

Além da Marinha do Brasil, participam do programa os Ministérios da Defesa, das Minas e Energia, da Ciência e Tecnologia, do Meio Ambiente, e da Pesca e Aquicultura; e o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Cabe ressaltar que, na ilha, já existem pesquisas em curso, como os projetos TAMAR e o de reflorestamento, do Museu Nacional.

**Por sua localização, próxima às principais bacias petrolíferas e à região de maior desenvolvimento econômico e concentração populacional do País, Trindade constitui-se em um posto avançado, vital para a defesa nacional.**

#### **IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA**

A Ilha da Trindade é um bem da União, conforme disposto no artigo 20, inciso IV, da Constituição Federal, entregue à Marinha do Brasil pela Secretaria do Patrimônio da União. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) dá ao Brasil o direito de estabelecer, ao seu redor, Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental.

Por sua localização, próxima às principais bacias petrolíferas e à região de maior desenvolvimento econômico

e concentração populacional do País, Trindade constitui-se em um posto avançado, vital para a defesa nacional, propiciando, ainda, a obtenção de dados essenciais à previsão meteorológica e à pesquisa científica.

#### **APARATO LOGÍSTICO**

A Marinha do Brasil se faz presente na ilha, hoje, por cerca de 30 militares, operando uma estação meteorológica de grande importância para previsões feitas para a área de responsabilidade do Serviço Meteorológico



## “A própria construção da Estação já constitui sua primeira experiência científica.”

**Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Camilo**

ambientais e incorpora uma série de conhecimentos acumulados nas experiências anteriores, como ventilação natural e sistema fotovoltaico de energia (painel solar). “A própria construção da Estação já constitui sua primeira experiência científica”, complementa o Comandante Camilo.

A localização e as características da ilha influenciaram, também, a escolha do PVC como material para construção, por ser mais eficiente para obras em locais de difícil acesso. É leve, fácil de transportar, resistente à corrosão, não conduz calor (e por isso oferece excelente conforto térmico) e não propaga chamas. De manutenção barata, com acabamento que dispensa pintura, é de manuseio simples, permitindo fácil qualificação de mão-de-obra e grande velocidade de construção 🚧

Marinho brasileiro. É a única ilha oceânica brasileira com água potável e conta com geração de energia, refeitório, frigorífica, telefone, televisão e acesso à internet.

A cada dois meses são realizadas viagens de reabastecimento, ocasião em que os militares selecionados embarcam para servir por quatro meses, sendo que, a cada viagem, há um revezamento de metade da guarnição. “A seleção desse pessoal leva em conta a capacitação específica e a vocação para a situação peculiar de longo afastamento da família. Por ser muito íngreme, o preparo físico é fundamental”, afirma o Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) José Marques Gomes Barbosa, do Comando do 1º Distrito Naval.

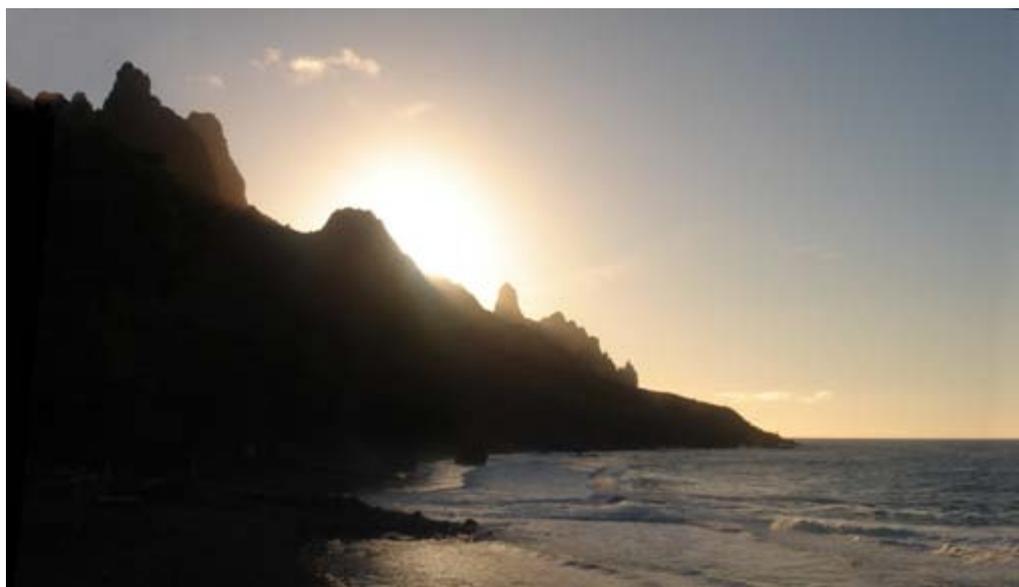
Para a construção da ECIT, foram superados diversos desafios, entre eles a dificuldade de acesso à ilha, devido à distância. Não há praias que facilitem o desembarque por superfície, em função da existência de um anel de corais. É necessário cuidado com a arrebentação e com a mudança repentina do tempo, muito comum no local.

“100 toneladas de material foram embarcadas no Navio de Desembarque de Carros de Combate ‘Mattoso Maia’, em Vitória (ES). Após quatro

dias de viagem, foram necessários 126 deslocamentos aéreos entre o navio e a terra, com duração de mais quatro dias. Isso mostra a complexidade logística empregada na ocasião”, lembra o Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Barbosa.

A concepção do projeto da ECIT foi feita por equipe da Universidade Federal do Espírito Santo, que possui larga experiência nesse tipo de construção em lugares inóspitos, onde a natureza dita as regras, como no Arquipélago de São Pedro e São Paulo e na Antártica, locais onde a Marinha também possui estações científicas.

O projeto buscou soluções arquitetônicas para minimizar os impactos





## A DISPUTA POR TRINDADE

A primeira notícia de um desembarque na ilha data de 1700, quando o astrônomo inglês Edmund Halley, julgando haver descoberto uma nova ilha, dela tentou se apossar em nome da Inglaterra. A partir de então, foi intermitentemente utilizada como ponto de apoio marítimo por traficantes escravagistas e piratas ingleses. Em 1756, lá teriam estado os portugueses que, mais tarde, viriam a ocupá-la entre 1783 e 1795. Nesse segundo período, 150 homens da Marinha Portuguesa deixaram uma série de benfeitorias, cujos restos até hoje são encontrados.

Nos séculos XVIII e XIX, foi visitada por navegadores, exploradores e naturalistas. Lá esteve James Cook em 1775, dois anos antes de sua morte. Sir Clark Ross, quando em sua viagem ao

continente Antártico, entre 1839 e 1843, visitou-a em companhia do botânico inglês Dalton Hooker. Em 1876, recebeu a visita de cientistas do navio inglês “Chalenger”, entre eles John Murray, T.H. Moseley e M. A. Buchanam.

Em 1882, passou a fazer parte do território brasileiro. Em 1895 e 1896, os ingleses a ocuparam mais uma vez, com a justificativa de estabelecer uma estação de cabo-submarino que se estendia à Argentina. Esse ato foi energicamente rechaçado pelo Brasil, por via diplomática, e em 1897, com a ida do Navio-Escola “Benjamim Constant”, foi colocado um marco de soberania na ilha, com os seguintes dizeres: “O direito vence a força”.

Em 1916, foi ocupada pela primeira vez por brasileiros, em virtude da 1ª Guerra Mundial. Cada guarnição permanecia seis meses na ilha. A inicial

foi levada pelo Cruzador “Barroso” com a missão de impedir a sua utilização por navios inimigos, em operação no Atlântico Sul. Ao término da guerra, a ilha foi desguarnecida.

Em 1941, durante a 2ª Guerra Mundial, foi novamente guarnecida para impedir que submarinos do Eixo a utilizassem como base de apoio e para assegurar a sua posse efetiva pelo Brasil. Ao término da guerra, foi novamente desguarnecida.

Em 29 de maio de 1957, foi criado, pelo Aviso nº 1420 do Ministro da Marinha, o Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT). Sua ocupação permanente foi aprovada em 1958, ficando o POIT subordinado à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Em 1986, por decisão do Ministro da Marinha, o POIT passou à subordinação do Comando do 1º Distrito Naval.

# Sinfonias de uma Banda Militar

**Bandas de Música do Corpo de Fuzileiros Navais encantam pela performance marcial, beleza dos uniformes e primoroso som**

Por Primeiro-Tenente (RM2-T) Juliana Amaral

Fotos: Segundo-Sargento Alexander/Acervo



Certa feita, disse Napoleão Bonaparte: “Coloque uma banda na rua e o povo a seguirá, para a festa ou para a guerra”. Tão certo estava o Imperador francês que, desde o ano de 1808, quando da chegada da Família Real e da Corte portuguesa ao Brasil, Bandas de Música e Marcial da Brigada da Marinha executam músicas vibrantes com trajes vistosos, arrastando sempre um imenso público. Foi assim o início da brilhante trajetória das Bandas de Música do Corpo de Fuzileiros Navais.

**S**egundo o Dicionário de Música (Zahar Editores – 1985), banda de música é um “conjunto de instrumentos de sopro e percussão associado, originalmente, à música militar”. Uma banda militar é formada por flautim, flauta, clarinete, saxofone, trompete, trombone, tuba, bombardino, sousafone e percussão, possuindo sempre um regente à frente. Também podem ser acrescentados instrumentos de orquestras como oboé, fagote, trompa, violoncelo e harpa. Nos dias atuais, popularizou-se,

ainda, o uso de instrumentos elétricos e eletrônicos como guitarra, contra-baixo elétrico e teclado. Tais equipamentos são usados, principalmente, em concertos mais elaborados, produzidos nas praças públicas, coretos, escolas, teatros e igrejas.

A Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais é composta por 90 músicos militares dos sexos masculino e feminino, nas graduações de Suboficial e Sargento. Presta-se concurso para a carreira militar de músico do Corpo de Fuzileiros Navais, a fim de

realizar o curso de formação no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, Organização Militar da Marinha do Brasil localizada na cidade do Rio de Janeiro.

## UM SONHO QUE SE TORNOU REAL

Desde a infância, o pequeno Samuel já gostava de cantar. Numa noite de sábado, assistindo a um concerto da Banda Sinfônica dos Fuzileiros Navais pela televisão, declarou convicto: “um dia farei parte dessa banda e serei um grande cantor”.



## **“Um dia farei parte dessa banda e serei um grande cantor”. A “profecia” virou realidade e, hoje, o Sargento Samuel Alves é o principal tenor solista da Banda Sinfônica dos Fuzileiros Navais.**

fui aprovado”, recordou o Sargento, emocionado, que confessou ter sido essa a maior satisfação de sua vida.

Um fato marcante em sua carreira aconteceu em 2001, durante uma apresentação na Praia de Copacabana. Na época, a atriz Vera Fisher protagonizava uma telenovela, em cuja trilha sonora constava a música “Luna”. “Quando eu estava no palco executando a tão famosa canção, a Vera Fisher entrou no palco e me abraçou. Então, passei a cantar para ela”, recorda-se Samuel. “Foi surpreendente! O público foi ao delírio! Jamais esquecerei! Foi um concerto espetacular!”.

de figurino feminino diferenciado. “Numa viagem do nosso Almirante aos Estados Unidos da América, ele assistiu a um concerto da Banda dos Fuzileiros Navais norte-americanos e notou que as mulheres se vestiam de forma mais feminina”, contou Patrícia. Segundo ela, a partir daquele ponto, várias mudanças foram feitas: uma estilista foi chamada para criar um novo modelo de uniforme feminino;



Solista Sargento Patrícia

os cabelos até a altura dos ombros puderam ser usados soltos; foi liberado o rabo de cavalo; além do uso do sapato modelo *scarpin* com bico fino e salto bem alto. “Passei a me sentir muito mais bonita e feminina com o novo traje”, confessa a cantora.

Dentre as principais apresentações realizadas pela Banda Sinfônica, destacam-se as participações no

A “profecia” virou realidade e, hoje, o Sargento Samuel Alves é, nada mais nada menos, que o principal tenor solista da Banda Sinfônica.

Samuel descreve as principais fases de sua trajetória. “Prestei o concurso para Soldado Fuzileiro Naval no ano de 1993, em Brasília. Na época, cursava o ensino médio e, após concluí-lo, fiz as provas de graduação na carreira militar, escolhendo a especialidade ‘cornetas e tambores’, como forma de alcançar meu maior objetivo”, lembra-se o tenor. Primeiramente, Samuel foi incorporado à Banda Marcial. Porém, nunca abandonou os estudos de canto praticados desde a adolescência como estímulo constante ao seu sonho. Não demorou muito para a grande oportunidade aparecer. “Surgiu uma vaga para solista da Banda Sinfônica. Eu fiz o teste e

### **A PRIMEIRA CANTORA**

Foi em 2001 que aconteceu o primeiro concurso para musicista da Banda Sinfônica dos Fuzileiros Navais. No ano seguinte, a então clarinetista Patrícia Monção prestou concurso para ingressar como instrumentista da banda, onde tocou por três anos. “Surgiu uma vaga para soprano feminino. Meus colegas me estimularam, eu tentei e passei”, alegra-se Patrícia ao se lembrar, revelando, ainda, que a partir daquele momento, a Força passou a custear estudos de canto. “A Marinha do Brasil foi a única instituição militar brasileira a abrir vagas para o quadro de cantores”.

E o aprimoramento dos instrumentistas não fica apenas no âmbito musical. Foi contratada uma estilista profissional para criar um modelo

5º Festival Internacional de Bandas Militares, realizado em 1996, na cidade de Modena - Itália, quando foi premiada como a melhor Banda do Festival; no concerto de inauguração do Teatro Tom Jobim, em Assunção - Paraguai, no ano de 1996; e o concerto no 1º Festival Internacional da Cultura das Três Fronteiras (Argentina, Brasil e Paraguai), em 2004, na cidade de Puerto Iguazú - Argentina.

### BANDA MARCIAL

A música marcial é a inspiração de todas as bandas militares. Os compassos de uma banda marcial constituem sons envolventes, que podem fazer as massas vibrarem. A Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais mantém a tradição dos desfiles e apresentações públicas, ocasiões em que 130 militares realizam criativas evoluções. Compõe-se de bombos, taróis, caixas de guerra, surdos, pratos, pífaros e cornetas. Mas são as gaitas de fole escocesas as grandes estrelas.

Ao longo dos anos, a Banda Marcial vem divulgando a Marinha do Brasil e o Corpo de Fuzileiros Navais, não só no território brasileiro, como também no exterior. Tem despertado o interesse pela formação de fanfarras escolares para as quais serve de modelo, ajudando a manter uma tradição histórica, principalmente do interior. A banda tem seu quartelamento estabelecido na histórica Fortaleza de São José, construída em 1736, na Ilha das Cobras, localizada na Baía da Guanabara, no Rio de Janeiro.

A Banda Marcial apresentou-se na cerimônia de coroação da Rainha Elizabeth II, da Inglaterra, nas comemorações “cabralinas”, em Portugal, e

## Durante a Copa do Mundo na África do Sul, a Banda Marcial desfilou na Avenida Atlântica, em Copacabana, próximo à arena FIFA FAN FEST 2010.

na abertura do desfile de 14 de julho de 2009 em Paris – Ano do Brasil na França. No dia 20 de junho, durante a Copa do Mundo na África do Sul, a Banda Marcial desfilou na Avenida

Atlântica, em Copacabana, próximo à arena FIFA FAN FEST 2010.

O Maestro titular do grupo, Suboficial Cesário José Barbosa Neto, contou que, em 2007, o grupo conheceu



Apresentação da Banda Marcial em Copacabana

o renomado gaiteiro espanhol Carlos Nunes, campeão mundial de solo de gaita de fole. “Ele nos convidou para participar da gravação de seu DVD, na cidade de Lorena, na França. Foi uma experiência incrível”, recordou. Além da gravação, na mesma ocasião, a Banda Marcial tocou no Festival de Gaitas de fole de Lorena, ao lado de 74 bandas e 48 grupos folclóricos. O evento durou uma semana e reuniu cerca de 700 mil pessoas. “Tínhamos, inicialmente, três apresentações agendadas. Lá, outros convites surgiram e fizemos um total de 14 apresentações. A receptividade foi

enorme. Saímos nos principais jornais da cidade”, destacou.

### SERVIÇOS

Além da Banda Marcial e da Banda Sinfônica, o Corpo de Fuzileiros Navais possui, também, o Conjunto Musical Fuzibossa. O conjunto possui um repertório de músicas popularmente consagradas, destacando-se sobretudo a música brasileira.

Mais informações sobre as apresentações musicais das Bandas Sinfônica, Marcial e Fuzibossa e sobre o ingresso no Corpo de Fuzileiros Navais podem ser obtidas no site [www.cgcfm.mar.mil.br](http://www.cgcfm.mar.mil.br) 

# Gente de Bordo



Suboficial Zomar

O Suboficial (DT) Pedro Zomar Ferreira da Silva foi agraciado, no ano passado, durante o aniversário do Comando-em-Chefe da Esquadra, como a Praça da ativa com o maior número de dias de mar: 1653, ao todo. Considerando-se que um ano tem 365 dias, pode-se dizer que ele permaneceu, efetivamente, no mar, cerca de 4 anos e meio.

Com passagens pelo Navio-Aeródromo Ligeiro “Minas Gerais”, Navio-Escola “Custódio de Mello”, Fragata “Liberal”, Navio-Escola “Brasil”, entre outros, o Suboficial Zomar serve, atualmente, na Namíbia, na África, desde o dia 2 de abril de 2010, como componente da Missão de Assessoria Naval na Namíbia.

Em 1994, as Marinhas do Brasil e da Namíbia iniciaram uma cooperação, com parcerias na formação de pessoal e construção naval.

**O que o motivou a entrar na Marinha?**

A Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco distribuiu cartazes, em 1979, nos colégios da rede pública em Pernambuco, a respeito do concurso para ingresso na Marinha do Brasil como Aprendiz-Marinheiro. Nosso professor de física era Major do Exército e me incentivou a fazer a inscrição. Estudei e deu tudo certo.

**O que representa para você atingir essa marca de dias de mar?**

Posso dizer que atingi o ápice da maturidade profissional, com muita dedicação e entusiasmo.

**Qual foi a comissão (viagem) que mais o marcou e por quê?**

Foi na chegada ao Rio de Janeiro, após a Viagem de Instrução de Guardas-Marinha de 2002, depois de uma longa viagem. Foi uma emoção diferente ver o navio se aproximando do cais e os familiares da tripulação erguendo faixas dando as boas-vindas aos seus entes queridos. Confesso que chorei quando vi minha família.

**Como é ficar longe da família por tanto tempo?**

Não é fácil conviver com a distância da família, mas nós nos adaptamos. Faz parte da vida do marinheiro. Além disso, o navio sempre procura proporcionar algo em termos de lazer para que possamos trabalhar com tranquilidade, mesmo na ausência da família. E quando o navio atraca em um porto, a primeira preocupação é entrar em contato com a família, seja por telefone ou pela internet.

**Sua especialidade é Direção de Tiro (DT). Fale um pouco das responsabilidades e dificuldades de sua profissão.**

A minha profissão exige muita dedicação, muito conhecimento técnico e muita precisão. Como nós trabalhamos praticamente com sistema de armas, não podemos cometer erros nos alinhamentos que fazemos, pois qualquer erro pode causar um acidente fatal. E é uma

profissão que exige do militar muito tempo embarcado.

**Qual a diferença entre o “Marinheiro Zomar” e o “Suboficial Zomar”?**

São muitos anos de carreira que separam o Marinheiro do Suboficial Zomar, com uma bagagem muito grande e acúmulo de experiências. Com o tempo, as responsabilidades aumentaram. Outra coisa importante é o fato de eu ser, em qualquer Organização Militar que sirva, um exemplo para os mais novos.

**Ainda sente uma sensação diferente quando o navio suspende?**

Apesar de todos esses dias de mar, ainda sinto sim ... cada suspender é uma emoção diferente, já sabendo que será uma nova história que será escrita em minha vida.

**Qual mensagem você deixa para os jovens marinheiros que ingressam na Marinha?**

Não desistam dos seus sonhos e estudem sempre, pois quando menos se espera, as oportunidades aparecem. Então, vocês têm que estar sempre preparados ⚓



## O Garoto Curioso

Por Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt

Ray Highams tinha 17 anos e era o segundo ajudante do cozinheiro do Navio Mercante britânico S. S. “Balfe”, um velho cargueiro ainda a carvão. O navio partira de Cardiff (País de Gales), em junho de 1945, com destino a Salvador, no Brasil, com uma carga de cimento. Depois, escalaria em outros portos da América do Sul.

A Segunda Guerra Mundial terminara na Europa em maio de 1945 e corria-se o risco de ainda encontrar submarinos alemães no Oceano Atlântico, principalmente aqueles que não haviam se rendido e procuravam alcançar um porto da Argentina, que ficara neutra no conflito.

No dia 8 de junho, Ray Highams acordou cedo para iniciar sua tarefa matinal de descascar batatas. Amanheceria um lindo dia tropical e o mar estava calmo. Era uma boa oportunidade para ele aproveitar o ar livre e a claridade do convés. Sentou-se, então, na soleira da porta da cozinha e iniciou seu trabalho.

Os ruídos de bordo eram os rotineiros, aos quais os marinheiros logo se acostumam e, depois de alguns dias de viagem, até acordam quando eles cessam no meio da noite. Apesar de absorto no que fazia, Ray percebeu um som destoante do usual, quase imperceptível, cadenciado, que parecia vir de fora do navio.

Parecia o grito de uma ave marinha que ele nunca havia escutado, anteriormente, em sua vida. Sua curiosidade o levou a levantar e olhar para o mar. Para sua surpresa, viu uma balsa com uma pessoa que agitava uma peça de roupa e gritava algo muito estranho para ele: “Socorro!”, que na língua inglesa não tem significação alguma. Eram náufragos!

Com o vigor típico da juventude, Ray correu escadas acima, até o passadiço do “Balfe”, para alertar o pessoal de serviço. Logo o navio manobrou para se aproximar da balsa. Arriaram uma rede no costado e alguns dos tripulantes desceram por ela para içar os três homens que estavam deitados na balsa, enfraquecidos pela falta de água, de comida e por queimaduras causadas por águas vivas e exposição ao sol. Havia tubarões próximos, que foram afugentados com tiros de fuzil.

Os náufragos falavam português e eram da tripulação do Cruzador “Bahia”, da Marinha do Brasil, que afundara quatro dias antes. Por sinais, conseguiram comunicar aos tripulantes do “Balfe” que havia mais pessoas no mar. Imediatamente, o navio mercante iniciou uma busca e logrou recolher um total de 36 náufragos, contando os da primeira balsa, alguns tão fracos que faleceram pouco tempo depois. Entre os que sobreviveram, havia um único Oficial, o Tenente Lúcio Torres Dias (viria a ser Almirante), que falava inglês e, assim, pode relatar o que havia ocorrido.

Ele estava de serviço na máquina do “Bahia”, quando o navio foi sacudido por uma fortíssima explosão. Ao chegar ao convés, constatou que todos os

que lá estavam haviam morrido e que o cruzador afundava rapidamente. Sobreviveram os que estavam em locais abrigados, como ele, e foi preciso procurar depressa uma balsa para, com outros, se afastar do local, para não ser sugado pela água que entrava no casco. Acredita-se que a explosão foi causada por um tiro do próprio navio, em um exercício com metralhadora antiaérea que, por acidente, atingiu uma das cargas de profundidade antissubmarino que estavam estocadas na popa.

Não houve tempo para usar o rádio e transmitir o sinal de socorro e, ainda em procedimento de guerra - que não se esperava mensagens do cruzador para não revelar sua posição -, a Marinha do Brasil desconhecia o naufrágio, agravando-se assim a tragédia. Dos 372 tripulantes, cerca de 100 foram fulminados pelo efeito da explosão e os outros embarcaram em balsas sem cobertura, onde ficaram precariamente à mercê do oceano. Muitos estavam feridos, havia falta de água potável e comida. A maioria não resistiu.

Foi a curiosidade de um garoto inglês, por aves marinhas, que possibilitou o salvamento de alguns marinheiros brasileiros que, por pouco, também estariam perdidos. Em 1997, o Sr. Highams recebeu, em Londres, a Medalha Mérito Tamandaré, com o reconhecimento da Marinha do Brasil pelo que fizera.

Fui apresentado a ele no início de 2002, no Rio de Janeiro, pelo sobrevivente Almirante Lúcio Torres Dias, quando veio ao Brasil, convidado pelo Clube Naval. Cinquenta e seis anos haviam se passado, após o naufrágio do Cruzador “Bahia” 



# AS ATIVIDADES DA NOSSA FORÇA NA INTERNET E INTRANET



[www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)

**TV**  
**MARINHA**  
**NA WEB**



**Centro de Comunicação Social da Marinha**  
**[www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)**