

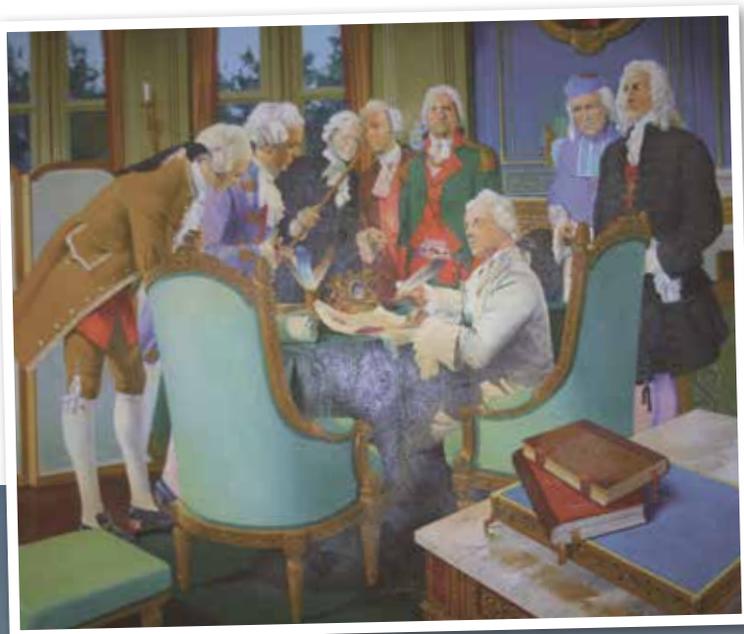
O SISTEMA DE **ABASTECIMENTO DA MARINHA:** da origem histórica aos dias atuais

Thiago Fernandes Lima *¹

Bruno de Moraes Marques *²

OS PRIMÓDIOS DA INTENDÊNCIA

O Abastecimento e a Logística de nossa Força Naval são elementos intrínsecos à história do Serviço de Intendência da Marinha. No dia 3 de março de 1770, o Rei de Portugal, D. José I, e o Primeiro-Ministro, D. Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquês de Pombal, definiram as atribuições da Junta da Administração da Fazenda, e instituíram o cargo de Intendente da Marinha e de seus Armazéns Reais, a fim de executar funções específicas de aprovisionamento e manutenção de meios navais, além da administração e fiscalização das instalações no Arsenal de Marinha da Bahia.



À esquerda, *Ato de Criação da Intendência*, óleo de Álvaro Martins. Na foto maior, o Edifício Almirante Gastão Motta



O Abastecimento
óleo de Álvaro
Martins



Tendo em vista a grande utilidade desse serviço, pouco tempo depois, em 1797, o mesmo sistema de administração e controle foi estendido para os demais arsenais de marinha nas capitânicas da colônia. Dentre suas atribuições, competia ao Intendente realizar o inventário de todos os gêneros, materiais e aprestos disponíveis nos arsenais; preparar e apresentar o mapa de despesas à Junta de Fazenda da Capitania; elaborar as remessas de gêneros que deveriam vir do Reino e dos provedores locais; zelar pela boa arrecadação e distribuição dos materiais destinados à construção naval; supervisionar o carregamento dos navios de maneira a garantir a segurança das operações etc. Naquele mesmo ano, também foi criado o posto de Comissário para cada um dos navios de guerra, o qual tinha a atribuição de receber e fiscalizar as provisões de bordo.

Nessa conjuntura, o Intendente era o administrador específico, subordinado à Real Junta de Fazenda da Marinha, ao qual cabia planejar e fornecer o necessário à construção naval nos arsenais. Abaixo deste, havia um Comissário-Geral para cada junta especial de frota, a fim de concentrar e gerenciar as demandas dos escalões inferiores, além de um Comissário em cada nau da Esquadra. Assim, o Intendente era o oficial que respondia ao Ministro da Marinha e à Coroa, estando presente em todos os níveis de comando. Naquela época, o abastecimento já era parte integrante e especializada na máquina de guerra, e o seu responsável tinha voto como membro do *staff* técnico, em assessoria ao Almirantado.

A partir de 1808, período pré-independência, o trabalho dos Intendentes tornou-se ainda mais relevante. Com a chegada da família real ao Brasil, o controle de recursos financeiros e o abastecimento de todas as organizações baseadas em terra e navios transferidos para a colônia couberam ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Este arsenal, renomeado “da Corte”, tinha como função prover manutenção e suprimento aos navios portugueses surtos no Rio de Janeiro e, eventualmente, construir navios de guerra. Com a instalação da Monarquia portuguesa no Brasil, o Arsenal de Marinha da Corte passou a concentrar todo o aparato logístico e financeiro, inclusive o pagamento de pessoal da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.

Após a declaração da Independência por D. Pedro I, em 1822, o Brasil passou por conflitos internos, protagonizados por aliados às Cortes Portuguesas, que propunham a recolonização do País. Diante daquela situação, o Ministro José Bonifácio, o “Patriarca da Independência”, percebeu que só a constituição de um Poder Naval expressivo seria capaz de manter a integridade territorial do Império. Assim, a mobilização de uma Marinha de Guerra nacional apresentava-se como meio eficaz de transportar e concentrar tropas nas áreas dominadas pelos portugueses, com rapidez e segurança não permitidas por terra. Nesse cenário, o esforço empreendido pelos Intendentes, por meio da previsão de suprimentos e munição, negociação e contratação de pessoal estrangeiro, preparação e carregamento de navios e a gestão de recursos,

contribuiu sobremaneira para a preparação da Esquadra na Guerra da Independência. O somatório dessas e de outras ações permitiram à Marinha Imperial efetuar o transporte de tropas para o apoio aos contingentes terrestres, bem como a formação de bloqueios marítimos, que resultaram no rompimento das linhas logísticas portuguesas e impediram a chegada de reforços às áreas de resistência.

Ainda no contexto do processo de formação e consolidação do território nacional, destaca-se a atuação da Marinha Imperial nas questões da Bacia do Prata, a Guerra da Cisplatina (1825-1828) e a Guerra contra Rosas e Oribe (1851-1852). Durante a campanha militar nesses conflitos, a Marinha Imperial atuou na logística, transportando e abastecendo as tropas, na ofensiva, promovendo bloqueios navais e fluviais, e na defensiva, com a proteção da passagem de forças terrestres. Apesar de o ataque e a defesa serem objetivos estratégicos e determinantes das forças militares, evidencia-se que o aprovisionamento realizado pela Intendência contribuiu para a manutenção da capacidade combativa do contingente armado no teatro de operações platino.

Na década seguinte, ocorreu o maior conflito armado internacional na América Latina, a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Este conflito opôs a Argentina, o Brasil e o Uruguai ao Paraguai, e teve seu começo relacionado às disputas continuadas que assolaram a Região do Prata, ao longo de boa parte do século 19. O tratado assinado pelos países da Aliança tinha o propósito de obter o fim da ditadura de Solano Lopez no Paraguai, a resolução de fronteira entre os países envolvidos no conflito e a livre navegação nos rios da região. O comando em chefe dos exércitos aliados coube ao General Bartolomé Mitre, Presidente da República da Argentina. A Força Naval dos aliados – praticamente toda composta por navios da Marinha do Brasil – ficaria sob comando brasileiro, inicialmente do Visconde de Tamandaré, Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa.

Tamandaré, com seu comando sediado em Montevideú, iniciou as ações de bloqueio naval do Paraguai, e também tomou providências necessárias a um apoio logístico naval adequado. Foi preciso planejar e implantar o suprimento de carvão mineral (combustível utilizado nos navios a vapor), de munição e de mantimentos; conceber recursos para manutenção e reparo dos navios na região; e estabelecer um sistema de comunicações e informações para o Coman-

do. Essa operação logística permitiu a subida do Rio Paraná pela Força Naval brasileira, comandada pelo Almirante Barroso, bem como a sua permanência na região, com o fundeio dos navios próximos a Corrientes, sendo uma movimentação estratégica essencial que antecedeu a Batalha Naval do Riachuelo (1865), da qual o Brasil saiu vitorioso.

A INTENDÊNCIA E A LOGÍSTICA NAS GRANDES GUERRAS

Outro grande desafio para a Marinha se deu após a suspensão de neutralidade do Brasil na Primeira Grande Guerra, contra a aliança composta pelo Império Alemão, Império Austro-Húngaro e Itália. O Presidente da República, Venceslau Brás, assinou a declaração de guerra em 26 de outubro de 1917, após diversas ofensivas de submarinos alemães contra embarcações mercantes brasileiras, enquanto navegavam em região próxima ao continente europeu.

Os preparativos da Intendência nessa campanha foram relativos ao reparo e preparação dos navios, à aquisição de carvão mineral de qualidade, e ao controle das tabelas de consumo de combustíveis dos navios, em face do desafio premente de cruzarem o Oceano Atlântico. Em termos de operação logística, destaca-se o carregamento do Cruzador Auxiliar e Tênder “Belmonte”, abastecido com carvão e sobressalentes, que suspendeu do Rio de Janeiro em direção a Fernando de Noronha, para se juntar à Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) e então partirem com destino a Freetown, na Serra Leoa. Comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, a DNOG atuou em ações de patrulha naval, no apoio à Marinha Portuguesa para a proteção das linhas de comunicação daquele país e na guerra antissubmarino. Um ponto relevante nessa longa travessia – que levou cerca de nove dias – foi a capacidade marinheira das tripulações dos navios, pois muitas fainas de transferência de carvão ocorreram em pleno alto-mar, com manobras conduzidas de modo profissional e eficiente. Em Freetown, os navios permaneceram atracados por quatorze dias para reabastecimento de carvão e víveres, além da execução de pequenos reparos.

Após muitos contratemplos no mar e em terra, principalmente questões sanitárias relativas à gripe espanhola, que assolou as forças navais em operação, em 11 de novembro de 1918 foi assinado o armistício da Grande Guerra. Consi-

dera-se que a participação da Marinha do Brasil no grande conflito de 1914 a 1918 tenha sido modesta, no entanto foi um fator importante e fundamental para o País em questões político-diplomáticas, pois possibilitou a participação junto aos vencedores na Conferência de Versalhes, quando se discutiu a nova ordem mundial.

Decorridas duas décadas, em 1939, eclodiu a 2ª Guerra Mundial, envolvendo as principais potências do globo terrestre. No Brasil, foi somente em 1941 que se iniciaram as hostilidades e os ataques aos navios mercantes brasileiros. Naquele período, o País ainda mantinha uma posição neutra no conflito, entretanto os ataques a navios mercantes brasileiros continuaram levando o Governo a declarar estado de guerra contra a Alemanha em 22 de agosto de 1942.

A missão da Marinha do Brasil na 2ª Guerra Mundial foi patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes, que trafegavam entre o Mar do Caribe e o litoral sul brasileiro, contra a ação dos submarinos e navios corsários germânicos e italianos. Foi uma luta diuturna, silenciosa e pouco conhecida pelos brasileiros. Além das ações de patrulha e proteção de comboios mercantes, uma das missões mais importantes durante a guerra foi escoltar os navios que transportaram a Força Expedicionária Brasileira (FEB) para os campos europeus. Os serviços de intendência apoiaram as operações navais de forma a suprir as necessidades de material de uso comum, combustíveis e sobressalentes para navios.

Com o fim da guerra, em 1945, o Ministro da Marinha, Vice-Almirante Henrique A. Guilhem, destacou que a Diretoria de Fazenda era o órgão da administração naval de maior responsabilidade, não apenas em relação ao abastecimento, como também ao emprego e fiscalização dos recursos públicos distribuídos à Marinha. Todavia, o Ministro considerava que era o momento de mudar e reconhecer que a estrutura do serviço de intendência não

comportava as transformações e o crescimento da Marinha àquela época. Dessa forma, confirmou-se a percepção de que a logística ocupa um lugar fundamental na manutenção de uma Força combatente, evidenciando-se a necessidade de construção de bases, estações navais e outros pontos de apoio logístico no litoral brasileiro. Nessa senda, foram iniciados estudos para a reestruturação de nossa Força Naval e para as reformas no serviço de intendência.

O PÓS-GUERRA E A REFORMA GASTÃO MOTTA: NOVOS RUMOS

Em 29 de fevereiro de 1952, o então Ministro da Marinha, Vice-Almirante Renato de Almeida Guillobel, designou uma comissão para visitar as instalações da Intendência da Marinha de Guerra dos Estados Unidos.

A comissão de visita, liderada pelo então Contra-Almirante (IM) Gastão Motta, tinha como objetivo observar o modelo norte-americano e apresentar um plano de implantação para um serviço de intendência na Marinha do Brasil, adequado às necessidades nacionais. Por dois meses, o grupo observou o funcionamento das instalações do *US Navy Supply Corps* e, ao final, apresentou ao Ministro da Marinha um relatório composto por três eixos: primeiro, o funcionamento do serviço de intendência na marinha norte-americana; segundo, o delineamento desse serviço para a nossa marinha; e, por fim, a proposta de um programa de implantação. Dentre as propostas, destacam-se a criação da Diretoria de Intendência

da Marinha (DIM), de centros de controle de estoque de material, centros navais de suprimentos, depósitos primários e secundários de estoque, escritórios de compras continentais e ultramarinos, e de uma fábrica de fardamento. Esta reforma promoveu uma reestruturação substancial no serviço de intendência, com foco na especialização e padronização de trabalho, procedimentos e rotinas.

Com a criação da DIM, a gestão econômica da Marinha se ajustou à necessidade dos navios e à logística da época. De modo geral, os



Almirante
Gastão Motta



Almirante Renato
de Almeida Guillobel



Depósito Central da DIM
Acervo DPHDM

intendentes eram responsáveis por promover o abastecimento de sobressalentes aos navios e de suprimentos às tripulações, bem como administrar e prover o material necessário aos estabelecimentos navais e unidades de apoio. Essencialmente, as compras passaram a ser efetuadas diretamente com os produtores, em quantidades que pudessem gerar economia de escala e garantir os níveis de estoque.

Os anos seguintes continuaram trazendo grandes transformações para a Marinha do Brasil. O momento de realização da reforma coincidiu com um programa de reaparelhamento da Esquadra, que resultou na aquisição de diversos meios operativos de grande porte. Naquela ocasião, percebeu-se que o aprovisionamento dos novos navios ainda não estava no patamar desejável, pois carecia de um planejamento global de abastecimento, o qual deveria ocorrer desde a concepção do meio até a sua incorporação à Armada.

Após alguns anos, a partir da década de 1960, a DIM já não era suficiente para atender à crescente demanda por serviços logísticos, financeiros e administrativos da Força. Com o objetivo de suprir suas novas necessidades, a Marinha adotou uma nova estrutura organizacional: primeiro, em 1969, criou a Diretoria de Administração da Marinha (DAdM), para o aprimoramento na atuação das organizações de apoio e da própria infraestrutura; posteriormente, em 1977, com o desmembramento da DIM, foram criadas a Diretoria de Abastecimento da Marinha (DAbM) e a Diretoria de Finanças da Marinha (DFM), sendo esta última o órgão central de administração

financeira e contabilidade da instituição.

A criação da DAbM foi um marco importante para a Intendência, pois, a partir desse momento, o abastecimento teve sua importância confirmada e passou a ser tratado a nível de uma diretoria especializada. Nessa conjuntura, outro aspecto considerável foi o desenvolvimento do Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM), que tinha por finalidade otimizar o fluxo das cadeias de suprimento desde a origem até os clientes finais, por meio da racionalização das ações nele envolvidas, tornando-as mais eficientes. Ao longo do tempo, o SAbM estruturou suas atividades sob a forma de um conjunto de processos, executados a partir da orientação, coordenação e controle de órgãos específicos destinados para esses fins.

Movimentação de contêineres pelo Centro de Controle de Estoque da Marinha (1971) – Acervo DPHDM





Complexo Naval de Abastecimento (RJ)

Foto: Felipe Fittipaldi

Em um processo de permanente evolução e acompanhando um cenário nacional de remodelagem do serviço público, em 1993, a Marinha efetivou uma nova estrutura para o Setor do Abastecimento. Com vistas à expansão de atuação, houve o desmembramento do Centro de Controle de Estoques (CCEM), sendo criados o Centro de Controle de Inventário da Marinha (CCIM) e o Centro de Obtenção da Marinha no Rio de Janeiro (COMRJ). A partir de então, o SABM teve um incremento em suas atribuições e absorveu a gestão da cadeia de suprimentos para materiais de todas as classes.

Nos dias atuais, essencialmente, o SABM é responsável por atender às demandas de material para itens de suprimentos em seis diferentes categorias: material de saúde (medicamentos e insumos hospitalares); sobressalentes (itens aplicados nos meios operativos da Marinha do Brasil, tais como sistemas de propulsão e detecção); suprimentos de intendência (itens como alimentos, material de escritório, limpeza e de controle de avarias a bordo); combustíveis, graxas e lubrificantes; munição; e uniformes (itens de fardamento).



Abastecimento no Hospital Naval Marcílio Dias

Foto: Felipe Fittipaldi

Sob essa perspectiva, observa-se o protagonismo e a importância da DABM, de suas Organizações Militares (OM) subordinadas e dos Centros de Intendência da Marinha (CeIM) no desenvolvimento das atividades logísticas e no funcionamento do SABM. Toda essa estrutura de ativos, processos e recursos - humanos, materiais e financeiros - devem estar em constante estado de prontidão, evolução e transformação, a fim de fazer frente a diferentes demandas e desafios, presentes ou futuros, que se manifestam de forma cada vez mais volátil, incerta e complexa no cenário de Defesa Nacional. ⁽¹⁾ ■

NOTA

(1) Segundo a Política Nacional de Defesa, a Defesa Nacional é o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Guilherme Mattos de; BARBOSA JUNIOR, Ilques et al. Marinha do Brasil: uma síntese histórica – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
- BRASIL. Corpo de Intendentes da Marinha. História da Intendência da Marinha: do ingresso da 1ª Turma de Intendentes na Escola Naval aos dias atuais – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014.
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. 250 anos – Intendência da Marinha: da vela à propulsão nuclear – Rio de Janeiro: FGV, 2020.
- LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; SCARVADA, Levy. História da Intendência da Marinha. Vol. I: Introdução (1500-1800). Rio de Janeiro: Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, 1972.



Abastecimento de navio da Esquadra

Foto: Felipe Fittipaldi

*1 Capitão de Fragata (IM), Chefe do Departamento de Abastecimento e Mobilização da DABM

*2 Capitão de Corveta (IM), Encarregado da Divisão de Apoio às Obtenções no Exterior da DABM