

MARINHA

em
Revista

Ano 10 • Número 14 • Setembro de 2020 www.marinha.mil.br

Mostrando a nossa Força



SisGAAz

Sistema de Gerenciamento da
Amazônia Azul

Proteção e Monitoramento das
Águas Jurisdicionais Brasileiras

Entrevista com o
Ministro de Minas e Energia,
Bento Albuquerque
p.05

Entrevista com o
Ministro da Infraestrutura,
Tarcísio de Freitas
p.20

A Força de
uma Escolha

p.23

40 anos
Ingresso da Mulher
na Marinha

APLICATIVO DA MARINHA



Disponível para IOS e Android



/marinhaoficial



/mboficial



/marmilbr



/marinhaoficial



@marinhaoficial





Desde o alvorecer do Brasil, sua história está entrelaçada ao mar. Presente na imensidão azul de nossos mares e nas águas interiores, a Invicta Marinha de Tamarandé continua contribuindo para defender os interesses do País.

Entre os aspectos fundamentais para o cumprimento de nossa missão, estão os Programas Estratégicos, com capacitação de pessoal e o aprestamento dos meios navais, convergindo para a garantia da soberania da Amazônia Azul - dada a sua grandiosidade e riqueza.

O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que tem por missão proteger e monitorar, de forma integrada, as Águas Jurisdicionais Brasileiras, além de prover maior eficácia na área internacional de responsabilidade para operações de Socorro e Salvamento (SAR), merece amplo debate junto à sociedade. Esse sistema contribui para a mobilidade estratégica, devido à capacidade de responder às ameaças decorrentes de ilegalidades, desastres naturais ou agressão, como o crime ambiental cometido contra o País, em 2019.

Uma Força moderna precisa ter pessoal motivado e com alto grau de qualificação técnica e gerencial para lidar com sistemas e equipamentos de elevado valor tecnológico agregado. Assim, buscamos sempre retratar histórias de homens e mulheres que labutam diuturnamente pela Instituição e pelo Brasil, como no combate aos efeitos da Pandemia da Covid-19, atuando em todo o território nacional.

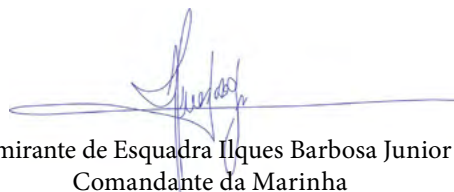
Destaco a marca dos 40 anos de ingresso das mulheres nas fileiras da Marinha, que consomem “A força de uma escolha”. Às mulheres do mar, de ontem, hoje e sempre, meu Bravo Zulu!

Mergulhe nessa leitura e conheça mais sobre nossas atividades!

Viva a Marinha!

A todo pano!

Tudo pela Pátria!



Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior
Comandante da Marinha

MARINHA

Ano 10 • Número 14 • Setembro de 2020 www.marinha.mil.br

em
Revista

Mostrando nossa Força



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

Comandante da Marinha

Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior

Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha

Contra-Almirante João Alberto de Araujo Lampert

Vice-Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha

Capitão de Mar e Guerra Ricardo Augusto Corrêa Netto Guimarães

Coordenador de Comunicação Integrada

Capitão de Mar e Guerra Leonardo Cavalcanti de Souza Lima

Chefe do Departamento de Produção e Divulgação do Centro de Comunicação Social da Marinha

Capitão de Fragata Luis Carlos Alves Junior

Editor-Chefe do Departamento de Produção e Divulgação do Centro de Comunicação Social da Marinha

Capitão-Tenente (T) Rodrigo Machado Streb

Jornalista responsável

Primeiro-Tenente (RM2-T) Ana Carolina Freitas de Oliveira – Reg. MTb 10428/DF

Revisão

Capitão-Tenente (T) Rodrigo Machado Streb

Primeiro-Tenente (RM2-T) Ana Carolina Freitas de Oliveira

Primeiro-Tenente (T) Paulo Yan Carlôto de Souza

Projeto Gráfico

909 Comunicação e Publicidade

Diagramação

Marinheiro (RM2) Gustavo Henrique Silva de Moura

Fotografias

Arquivos da Marinha do Brasil e colaboradores

Arte da capa

Capitão-Tenente (RM2-T) Caio Rodrigo de Araújo Porto

Tiragem

5 mil

Impressão e distribuição

Marina Artes Gráficas e Editora

Centro de Comunicação Social da Marinha

Esplanada dos Ministérios, Bloco N, Anexo A, 3º andar, Brasília-DF. CEP: 70055-900.

Telefone: (61) 3429-1831

www.marinha.mil.br



A edição nº 14 da Marinha em Revista destaca o SisGAAZ, Programa Estratégico da Marinha do Brasil que visa fortalecer o monitoramento, a proteção e a defesa das águas jurisdicionais brasileiras – a Amazônia Azul, incluídos cerca de 5,7 milhões de Km² de mares, rios e lagos, além de uma área de socorro e salvamento marítimo que alcança 22 milhões de Km². Um programa que contempla um sistema integrado, tanto por sistemas existentes e a serem construídos, como por diversos órgãos e agências, de modo a proporcionar caráter multidisciplinar, com agilidade, profundidade e legitimidade.

Devido à atipicidade do ano de 2020, a revista traz a atuação da Força em todo o território nacional, desde o início da pandemia causada pelo novo coronavírus. Os esforços fazem parte de duas operações deflagradas: a “Covid-19”, do Ministério da Defesa, e a “Grande Muralha”, Força-Tarefa que integra esforços de todos os setores da Marinha para prover a máxima capacidade operacional, em apoio ao Sistema de Saúde da Marinha.

Esta edição torna-se ainda mais especial por trazer duas entrevistas de peso. O Ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, conta como sua vasta experiência na carreira, tendo chegado ao posto de Almirante de Esquadra, contribuiu para o desempenho de suas atribuições como ministro e sobre desenvolvimento de energia nuclear e o aumento da Zona Econômica Exclusiva brasileira. O Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, aborda assuntos afetos à Pasta e à Marinha, como operações portuárias, Fundo da Marinha Mercante, vias navegáveis, navegação de cabotagem e a importância estratégica da “Amazônia Azul”.

Os 40 anos do ingresso da mulher na Marinha, comemorados em julho de 2020, são um marco para a nossa Força. A matéria sobre a data destaca o pioneirismo da Marinha em admitir militares do sexo feminino em suas fileiras e em promover duas mulheres à Contra-Almirante. Um texto que contém relatos de bravas “mulheres do mar” que tiveram a história de suas vidas marcada pela trajetória na MB. Mulheres que traduzem a “Força de uma escolha”

O aniversário de 60 anos da Capital Federal foi a inspiração para contar sobre a presença da Marinha do Brasil em Brasília (DF). Desde a inauguração até as ações de Garantia da Lei e da Ordem, são diversos os aspectos abordados pela reportagem que retrata a influência na história da cidade.

O tema da matéria da editoria Ciência é o cotidiano dos militares do grupo base, que têm como missão permanecer na Estação Antártica “Comandante Ferraz” pelo período de 12 meses. O texto foca a preparação dos oficiais e praças e fala sobre desafios enfrentados devido ao isolamento e ao clima hostil do Polo Sul.

São diversos os monumentos, praças e municípios, nas diferentes regiões do País, que homenageiam a Marinha e homens e mulheres do mar. O trabalho de catalogação desses locais e as particularidades de alguns logradouros são abordados na editoria Cultura.

A despedida do Navio de Socorro Submarino (NSS) “Felinto Perry” da ativa e a incorporação do NSS “Guillobel” à MB são os temas abordados na editoria Operações. Em Gente de Bordo, é contada a história de um faroleiro que herdou a profissão de seus antepassados.

Por fim, em Tradições Navais, o leitor conhecerá um pouco sobre o Código Internacional de Sinais e como ocorre a comunicação por bandeiras entre navios de todo o mundo.

Convido todos a conhecerem um pouco mais sobre as atividades da Marinha.

Boa leitura!

Contra-Almirante João Alberto de Araujo Lampert
Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha



CAPA

SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras

16

ENTREVISTA

AMAZÔNIA AZUL: ELEVADO POTENCIAL ENERGÉTICO E DE RECURSOS MINERAIS - MINISTRO DE MINAS E ENERGIA, BENTO ALBUQUERQUE 05

TAREFAS ESPECIAIS

GUERRA CONTRA O NOVO CORONAVÍRUS 08

CIÊNCIA

A VIDA NA ANTÁRTICA 12

ENTREVISTA

INVESTIMENTOS QUE GERAM EFICIÊNCIA - MINISTRO DA INFRAESTRUTURA, TARCÍSIO DE FREITAS 20

CARREIRA NAVAL

A FORÇA DE UMA ESCOLHA 23

OPERAÇÕES

ENTRE O PASSADO E O FUTURO, SEMPRE PRONTOS PARA ATENDER O CHAMADO DE SOCORRO 28

ESPECIAL

A MARINHA NA HISTÓRIA DA CAPITAL FEDERAL 32

GENTE DE BORDO

FAMÍLIA DE FAROLEIROS 37

CULTURA

MEMÓRIA URBANA: LOGRADOUROS QUE HOMENAGEIAM A MARINHA 40

TRADIÇÕES NAVAIS

COMUNICAÇÃO POR BANDEIRAS 43

ARTIGO

NÓS TAMBÉM SOMOS UMA NAÇÃO MARÍTIMA 46



Amazônia Azul: elevado potencial energético e de recursos minerais

Por: Primeiro-Tenente Ana Carolina Freitas de Oliveira

O Ministro de Minas e Energia, Almirante de Esquadra Bento Albuquerque, ingressou na Marinha há 47 anos. Dentre os diversos cargos exercidos no País e no exterior durante sua carreira, foi Diretor-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, ocasião em que esteve à frente do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) e do Programa Nuclear da Marinha (PNM). Em entrevista concedida à Marinha em Revista, o Ministro contou como sua experiência na carreira naval o ajuda a conduzir as atividades no Ministério; abordou o papel da Marinha no desenvolvimento de energia nuclear no País; falou a respeito da estratégia do Brasil em pleitear a ampliação da Plataforma Continental junto à Comissão de Limites da Organização das Nações Unidas; e destacou a relevância econômica do mar brasileiro.

De que forma a sua experiência como Diretor-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha contribuiu para o desempenho das suas atribuições como Ministro de Minas e Energia?

Na Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, pude contribuir para a implantação de um novo conceito de gestão para as atividades de pesquisa e de desenvolvimento das instituições científicas, tecnológicas e de inovação da Marinha e para o avanço do Programa



Ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque

de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) e do Programa Nuclear da Marinha (PNM), principais programas estratégicos da Força.

No Ministério de Minas e Energia, há demandas igualmente complexas, em razão da abrangência e da essencialidade das atividades desenvolvidas pelas secretarias finalísticas subordinadas, órgãos vinculados e demais instituições públicas – das esferas Federal, Estadual, Distrital e Municipal – e privadas, cujas áreas de atuação orbitam em torno dos setores de responsabilidade da Pasta.

Nas duas condições – como Diretor-Geral e Ministro de Estado – o importante é seguir uma travessia balizada pelas boas práticas de gover-

nança, segurança jurídica e regulatória, diálogo permanente com todos os setores da sociedade, transparência e previsibilidade, sempre em prol do interesse público e mantendo um olhar estratégico para o futuro.

Qual a relação do desenvolvimento da energia nuclear no Brasil e a Marinha?

A Marinha tem exercido destacado protagonismo no desenvolvimento da tecnologia nuclear no Brasil desde a sua gênese. Após o lançamento do seu Programa Nuclear (PNM), em 1979, a Força participou do projeto e construção do primeiro reator nuclear de pesquisa projetado no País, o IPEN/MB-01.

Também conquistou o domínio do ciclo do combustível nuclear, graças ao desenvolvimento de tecnologia autóctone de ultracentrifugação para enriquecimento de urânio, utilizando levitação magnética. Tecnologia que, aperfeiçoada ao longo dos anos, permitiu dotar a Indústrias Nucleares do Brasil (INB) de oito cascatas de ultracentrífugas, as quais suprem parcialmente a demanda das Usinas Nucleares Angra 1 e 2 e nos levam a exportar urânio enriquecido para a Argentina. Atualmente, avança-se, a passos largos, em direção da autossuficiência na produção do combustível nuclear.

A Marinha desenvolve e participa de projetos de construção de reatores nucleares, tanto para propulsão naval, quanto para uso na medicina, agricultura e testes de materiais, com possíveis desdobramentos na construção de pequenos reatores modulares de aplicações duais em dessalinização e geração de energia em locais com carência hídrica e energética.

O PNM é um dos mais relevantes Programas Estratégicos do País. Encontra-se dividido, basicamente, em dois grandes projetos: a implantação do Laboratório de Geração de Energia Nucleoelétrica (LABGENE) – protótipo, em terra, da instalação propulsora nuclear para emprego naval que equipará o Submarino Brasileiro com

Propulsão Nuclear (SN-BR) – e o domínio completo do ciclo do combustível nuclear.

Esses projetos dão o suporte para o desenvolvimento e operação da instalação de propulsão nuclear do SN-BR, objeto principal de outro programa estratégico conduzido pela Marinha, o Prosub. Por meio desses dois grandes e complexos programas da Defesa, o Brasil conquistará a capacidade de projetar, construir, operar e manter submarinos convencionais com propulsão nuclear, competências detidas, atualmente, por apenas cinco países.

Sabe-se que 95% do petróleo e 80% do gás natural produzidos no País advêm do mar, além de termos, em nosso território marítimo, a maior descoberta na área em 50 anos, o Pré-Sal. Qual é a importância, portanto, para o desenvolvimento do País, da nossa “Amazônia Azul” e da disseminação desse conceito?

O conceito geopolítico “Amazônia Azul” tem a finalidade precípua de ressaltar, para a sociedade, a importância da área marítima sob jurisdição nacional. Assemelha-se à Amazônia Verde em dimensão (cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados) e riqueza da sua biodiversidade.

Com relação à produção e exploração de Petróleo, a “Amazônia Azul”

responde por 3,6 milhões de barris de óleo equivalente por dia. Os próximos leilões trarão, ainda, novas perspectivas, com destaque para a 17ª Rodada de Concessão, que contemplará seis blocos exploratórios localizados além das 200 milhas náuticas.

Côncio dos desafios, cada vez maiores, a serem superados na exploração *offshore*, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) publicou, em 7 de fevereiro de 2020, a Resolução nº 1, a fim de instituir um Grupo de Trabalho, com a finalidade de realizar um diagnóstico dos Sistemas de Segurança, Proteção e Monitoramento das áreas e ativos utilizados na exploração e produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, localizados nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), de forma a garantir a efetiva defesa da “Amazônia Azul”.

Além da produção e exploração de petróleo e gás natural, na “Amazônia Azul” dispomos de relevantes fontes de recursos minerais, como as crostas oceânicas profundas ricas em cobalto e outros minérios (níquel, platina, manganês, terras raras etc.). Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro são realizados por via marítima; em nossos portos, em 2019, foram movimentadas mais de um bilhão de toneladas de cargas; a produção nacional

Submarino “Riachuelo” faz parte do avanço no Prosub, um dos principais programas estratégicos da Força



de pescado ultrapassa um milhão de toneladas; e grande parte (mais de 97%) de toda a comunicação internacional é realizada por cabos submarinos e não por satélites. O conjunto das atividades econômicas dependentes, direta ou indiretamente, do mar (PIB do Mar) gerou, para a economia nacional, mais de R\$ 1,3 trilhão, em 2019, respondendo por quase 19% do Produto Interno Bruto do País, o que, por si só, já traduz a importância das nossas Águas Jurisdicionais.

Por que o Brasil pleiteia a ampliação da nossa Plataforma Continental junto à Comissão de Limites das Nações Unidas? Qual o potencial em termos de recursos minerais da área denominada “Elevação do Rio Grande”?

Por uma questão estratégica, considerando que as nossas maiores reservas de petróleo e gás natural se encontram em águas profundas e distantes do continente, com cerca de 95% e 80% da produção nacional, respectivamente; e o fato de as descobertas de recursos minerais no continente serem cada vez mais raras, elevando o solo oceânico, num futuro próximo, à condição de principal fonte de metais e de elementos terras raras. O Brasil identificou a possibilidade de extensão de sua Plataforma Continental (PC) para além das 200 milhas náuticas, conforme previsto no regimento estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Para conduzir esse processo, foi criado o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), cujos esforços resultaram no aumento do conhecimento sobre áreas de mar profundo, o que permitiu ao País, já em 2004, apresentar o seu primeiro pleito de extensão da PC junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), da Organização das Nações Unidas (ONU), ampliando os seus direitos exclusivos de soberania para efeitos de explora-

ção e aproveitamento das suas riquezas naturais.

Particularmente, com relação à Elevação do Rio Grande (ERG) – Região integrante da submissão brasileira de extensão da PC situada a cerca de 650 milhas náuticas (aproximadamente 1,2 mil km) de Rio Grande (RS), com uma área de cerca de 1 milhão de km² – foi identificada uma variedade de minérios como: nódulos polimetálicos; crostas cobaltíferas; níquel; manganês; fosfato; platina; e terras raras, utilizadas pela indústria de alta tecnologia. A definição da Fronteira Leste do Brasil – o limite exterior da PC – garante ao País o acesso à energia e a riquezas, proporcionando desenvolvimento e prosperidade para a sociedade.

Como é explorada a imensa riqueza mineral que há em nosso mar? Qual a relevância desses recursos para a economia do País?

A exploração é realizada por meio de plataformas, navios-plataformas, navios especialmente construídos e adequados para a lavra no mar, mergulhadores e equipamentos específicos de extração, como veículos remotamente operados (“robôs submarinos”), dentre outras formas.

Com relação ao petróleo e ao gás natural, o País é uma referência mundial em exploração e produção. A descoberta das reservas nas camadas geológicas do Pré-Sal e a superação do desafio de torná-las economicamente viáveis constituem o ápice da tecnologia nacional no segmento.

Atualmente, o Brasil é o 8º maior produtor de petróleo do mundo e o 7º maior exportador, com perspectiva de, nos próximos 30 anos, tornar-se o 5º maior produtor mundial.

Além do petróleo e gás natural, a lavra de recursos minerais submarinos abrange uma variada gama de bens, incluindo nódulos de manganês, areia e cascalho (uso em obras civis), sais

de potássio e fosfato (uso como fertilizantes), calcário, carbonato de cálcio (corretivo de solo), minério de ferro, sal-gema, ouro e diamante.

No entanto, precisamos conhecer suas reais dimensões e a viabilidade para a sua exploração econômica sustentável. Nessa direção, devemos perseverar com os programas governamentais, particularmente aqueles desenvolvidos pelo Serviço Geológico do Brasil, que visam a incrementar as pesquisas fundamentais para que possamos quantificar precisamente esses recursos. Trata-se de um programa de Estado que, em determinado momento, deverá atrair o Setor Privado na fase de produção.

Quais são as perspectivas para o futuro?

O ano de 2019 foi marcado, historicamente, pelo número e pelo caráter estruturante das diretrizes para o Setor de Minas e Energia, as quais contribuíram, sobremaneira, para o seu aprimoramento. Ainda que não fosse previsto o cenário atual, as deliberações têm permitido melhores respostas do segmento frente à crise mundial.

As decisões de 2019 balizaram e garantirão a travessia para os próximos anos, com segurança. Atualmente, já há sinais consistentes de retomada do crescimento econômico.

Portanto, em razão das decisões de 2019, que aumentaram a resiliência do Setor, e dos indicadores de retomada, estamos convictos de que, muito em breve, alcançaremos mais resultados positivos. Um futuro promissor nos aguarda.

À luz das orientações do Presidente da República, Jair Bolsonaro, seguimos determinados em transformar recursos naturais em prosperidade e bem-estar social, anseios que a sociedade tanto almeja e merece.

Para maiores informações, acesse: <http://www.mme.gov.br> 



Guerra contra o novo coronavírus

Marinha atua desde o início da pandemia em todo o País para mitigar os efeitos causados pela Covid-19

Por: Primeiro-Tenente Ana Carolina Freitas de Oliveira



Em meados de fevereiro de 2020, anunciava-se a chegada do novo coronavírus ao País. Seguindo protocolos já experimentados em outros países, o Brasil abriu diversas frentes de trabalho, envolvendo todas as pastas do Executivo, com o objetivo de diminuir as consequências da doença. O Ministério da Defesa então deflagrou a Operação “Covid-19”, que uniu as três Forças Armadas para proteger os brasileiros da devastação causada pelo vírus. Concomitante, a Marinha do Brasil deu início à Operação “Grande Muralha”: Força-Tarefa comandada pelo Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, que utiliza todos os recursos disponíveis para o enfrentamento dos efeitos da doença.

Desde o início da operação, a Marinha emprega mulheres, homens, meios navais e de fuzileiros navais para enfrentar a pandemia, realizando ações assertivas, pautada em dois princípios basilares: serenidade e firmeza. A determinação do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, é que se trabalhe com tenacidade e coragem. “É oportuno reiterar os merecidos cumprimentos aos setores de abastecimento, de saúde, material, desenvolvimento tecnológico, Corpo de Fuzileiros Navais, militares que permanecem, diuturnamente, mantendo nossa plena capacidade operativa”, disse.

A OPERAÇÃO “COVID-19”

Foram criados, para a operação, dez comandos conjuntos, compostos por militares das três Forças, que planejam o emprego coordenado e integrado dos meios de logística, inteligência e comunicações, em apoio aos órgãos de saúde e de segurança pública. A Marinha é responsável por dois deles: Comando Conjunto da Bahia e do Rio Grande do Norte e Paraíba.



Desde o início da operação, foram empregados **34.000** militares, **1.802** viaturas, **107** embarcações e **85** aeronaves

A ATUAÇÃO DA MARINHA



O trabalho da Força abrange ações de desinfecção e descontaminação de locais públicos e de grande circulação, órgãos governamentais e organizações militares.



São realizadas campanhas de doação de sangue e de alimentos, para o enfrentamento da crise gerada pela pandemia em muitos lares brasileiros.



A Marinha utiliza sua *expertise* para capacitar militares e servidores públicos em defesa nuclear, biológica, química e radiológica, e realiza cursos em todas as regiões do País.



Em proveito das inspeções navais, realizadas no mar e nas águas interiores, são promovidas campanhas de conscientização para divulgar meios de prevenção e diminuição do contágio. São distribuídos panfletos educativos e, na abordagem, os militares instruem condutores de embarcações, pescadores e a população em geral sobre as orientações de saúde.

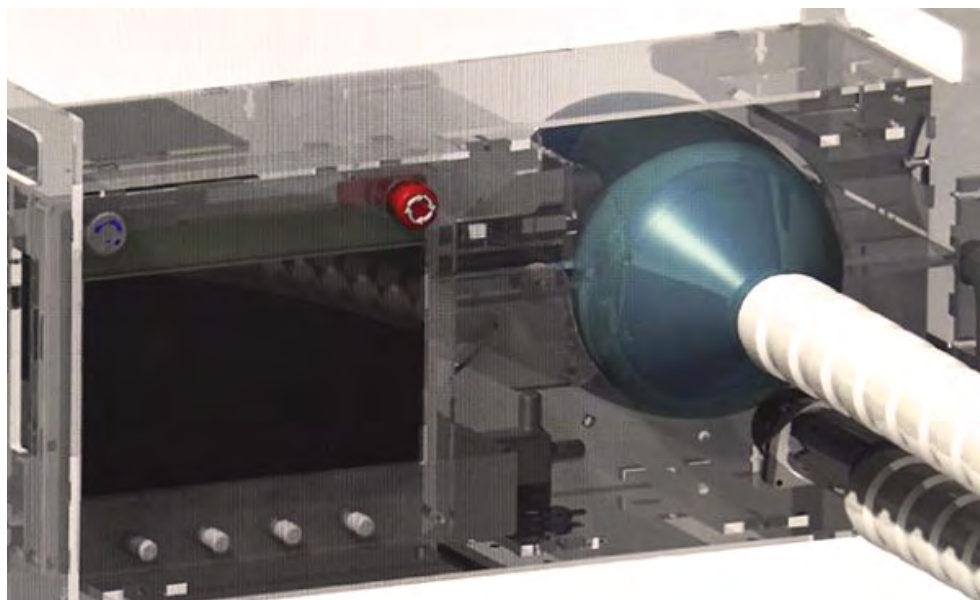
TECNOLOGIA

Militares e pesquisadores unem forças para buscar soluções para o enfrentamento da pandemia. A Marinha desenvolveu diversos projetos para mitigar os efeitos do novo coronavírus.

Respiradores

Em conjunto com a Universidade de São Paulo (USP), foi iniciada, em junho, a produção em escala do ventilador pulmonar emergencial, batizado de “inspire”. De baixo custo e desenvolvido pela Escola

Politécnica da universidade, o aparelho pode ser produzido em até duas horas, com tecnologia nacional e baixo custo. Sob a supervisão da Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, a fabricação das estruturas mecânicas conta com a participação do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP). Tanto a concepção técnica quanto a produção estão a cargo de engenheiros integrantes do Projeto de Desenvolvimento da Planta Nuclear Embarcada, do primeiro submarino brasileiro com propulsão nuclear.



Projeto de Ventilador Pulmonar Aberto de baixo custo para ser usado durante a pandemia

Protetor Biológico

A Equipe de Resposta Nuclear, Biológica, Química e Radiológica do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas (2ºBtlOpRib), de Belém (PA), desenvolveu um protetor biológico tóraco-facial para evitar o contágio de equipes de saúde que lidam com pacientes contaminados. De baixo custo, foi projetado com especialistas do Hospital Naval de Belém (HNBe). O protótipo, que diminui drasticamente o risco

de contágio da doença, foi criado pelo Tenente Fuzileiro Naval Hélio Augusto Corrêa da Silva Junior. Ele conta que a ideia do protetor surgiu durante um estágio em Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica. “Pensei em algo que pudesse isolar o paciente e proteger os profissionais durante os procedimentos nas ambulâncias e nas UTIs, evitando a contaminação e a disseminação do vírus”.

Máscaras de Proteção

O Centro Tecnológico do Corpo de Fuzileiros Navais (CTecCFN) criou protótipos de máscaras faciais rígidas do tipo *face shield*. Em campanha desenvolvida junto ao SOS 3D Covid-19, profissionais civis cederam o projeto inicial da máscara, que foi aprimorado pelo CTecCFN.

Também há a produção de máscaras faciais descartáveis, feitas em



Protetor biológico tóraco-facial

TNT. Até junho, já haviam sido confeccionadas quase 120 mil unidades, com produção diária de cerca de 4,5 mil.

Em fase de desenvolvimento pelo CTecCFN, estão produtos como dois capacetes de pressão positiva – um para ser usado por profissionais de saúde em ambientes contaminados e outro por pacientes diagnosticados com Covid-19 e que não necessitam de entubação.

Para a tropa, está em desenvolvimento um modelo de máscara operativa, tipo balaclava (“touca ninja”). A produção será terceirizada, com estimativa de confecção de 10 mil unidades.

O CTecCFN também realizou pesquisa sobre o uso de lâmpadas UV para a descontaminação de ambientes.

AÇÕES INTERNAS

No âmbito da Operação “Grande Muralha”, o Sistema de Abastecimento da Marinha trabalha para manter a Força operando a serviço da Pátria em meio à pandemia. São empregados esforços para que sejam fornecidos combustíveis a viaturas e demais meios operativos. Além disso, estão sendo distribuídos equipamentos de proteção individual, como máscaras e álcool em gel, às organizações militares.

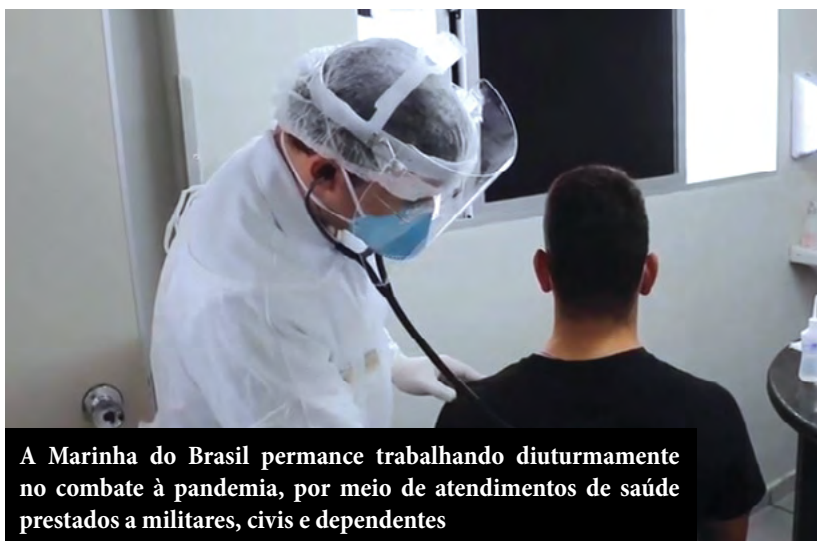
O Comandante da Marinha também emitiu o Plano de Atividades da Força, que tem o objetivo de orientar a progressão das ações a serem adotadas para manter a capacidade operacional e garantir a segurança orgânica. “Trabalhamos a partir de balizas como flexibilidade, transparência e unidade de comando. Superaremos e venceremos a guerra contra o coronavírus”, declarou o Almirante Ilques. 🇺🇵



Máscaras face shield produzidas pelo CTecCFN



Militares fundem peça de dispositivo de entubação endotraqueal



A Marinha do Brasil permanece trabalhando diuturnamente no combate à pandemia, por meio de atendimentos de saúde prestados a militares, civis e dependentes

A vida na Antártica

Militares da Marinha enfrentam o ambiente hostil e a distância da família para servir à Pátria no Polo Sul

Por: Primeiro-Tenente Laís Dornelas de Araujo Itagyba



Em novembro de 2019, o grupo base, composto por 16 militares, chegou à Antártica para uma nobre e histórica missão: reinaugurar a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) - base brasileira no continente gelado. Além da preparação para ativar a organização militar, eles também foram incumbidos de, ao longo de 2020, realizar testes em sistemas e instalações, a fim de garantir a manutenção das pesquisas científicas brasileiras que são realizadas no local.

Mas como é a vida desses militares, que passam 12 meses em um ambiente tão diferente do habitual, distante de familiares e amigos? Como disse o Chefe da EACF, Capitão de Fragata Luciano de Assis, com o chamado “espírito de corpo”, imprescindível para a vida militar. “Se a gente não se considerar uma família, um tratando o outro como irmão, não duramos um ano aqui. Imagine no inverno, quando ficamos isolados por seis meses sem contato com o mundo externo. Aqui um ajuda o outro de uma forma que o grupo que chegou junto saia junto, bem, saudável física e mentalmente”, afirmou. O mesmo pensa a Capitão-Tenente, médica, Letícia Aurélio Matos – a única mulher do grupo. “Nós temos uma preparação dois anos antes de vir para a Antártica. Nesse tempo preparamos a nossa família em casa e a nós mesmos, para que nos tornemos verdadeiramente uma família naval. Esse apoio é essencial para estarmos aqui”, acredita. A médica destaca também a necessidade de se estar saudável durante a missão. “Aqui existem duas preocupações, a hipotermia e a desidratação. Por isso recomendamos tanto para os militares, como para os pesquisadores e outros visitantes que utilizem uma segunda pele, a fim de manter o calor corporal. Aqui atingimos

temperaturas que variam de 0°C a -2°C, com sensação térmica de -9°C, -11°C ou até menos no inverno. Além disso, é necessário ter uma roupa intermediária e um corta vento e chuva. Para evitar a desidratação, o ideal é andar com uma garrafinha de água e ingerir de 2 a 3 litros diários”, alerta a Tenente.

ABASTECIMENTO

Os alimentos chegam na Antártica durante o verão, por meio dos navios da Marinha, e, no inverno, pelas aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB). No grupo atual o Sargento Wallace Augusto do Santos é o responsável pelas refeições e conta que, além do cardápio brasileiro, a presença de chineses que trabalharam na construção da nova EACF fez com que pudessem experimentar outros temperos. “Eu sempre tenho ajuda de outros do grupo para cozinhar e por vezes revezamos também com os chineses. Essa troca foi uma experiência única”, disse Wallace.

“Se a gente não se considerar uma família, um tratando o outro como irmão, não duramos um ano aqui. Imagine no inverno, quando ficamos isolados por seis meses sem contato com o mundo externo. Aqui um ajuda o outro de uma forma que o grupo que chegou junto saia junto, bem, saudável física e mentalmente”

**Capitão de Fragata Luciano Assis,
Comandante da EACF**

TREINAMENTO

A motivação e a disposição que os militares do grupo têm em servir no continente gelado são graças à preparação pela qual passam antes de seguir para a missão. Para começar, todos são voluntários. Além



Cerimônia de inauguração da nova Estação Antártica Comandante Ferraz

disso, é realizada uma minuciosa seleção, que analisa a carreira do militar, as capacidades profissionais e pessoais, e, por último, inspeção de saúde. Na Estação de Apoio Antártico (Esantar), no Rio de Janeiro (RJ), o grupo se conhece, aprende sobre o Programa Antártico, faz contato com os que estão na EACF e são treinados.

A equipe designada para servir na Antártica a partir de dezembro de 2020 é formada por 16 militares, sendo quatro oficiais e 12 praças. Três deles viajaram para a Antártica para a primeira troca de experiências com os militares que lá estão. “Eles estão acompanhando a rotina de perto para repassar pra gente quando retornarem. Além disso, semanalmente, nós mantemos contato com a Estação, para que possamos nos preparar melhor dentro da realidade atual”, explica o Subchefe designado, Capitão de Corveta Daniel Gusmão.

Entre eles também há uma única mulher, a Primeiro-Tenente, médica, Nicolle Pimentel. “Os meus colegas são muito respeitosos e, às vezes, até se excedem no cuidado comigo e eu preciso lembrá-los que aqui somos iguais. O desafio é meu, pois eu quero estar sempre acompanhando e somando com todos eles. Aqui é



bem diferente do contexto da Medicina, me sinto muito mais militar e venço desafios todos os dias”, conta a médica, que ingressou na Marinha em 2017 e desde então tem a missão na Antártica como um objetivo.

Servir no Continente Antártico também era um sonho antigo do Terceiro-Sargento Carlos Pinto Ladislau. Ele já havia tentado outras duas vezes, mas só agora conseguiu ser sele-

cionado. Na EACF ele terá a função de cuidar das comunicações via rádio e internet. “A preparação aqui está a todo vapor, nós estamos estudando os diagramas da nova estação, sendo subsidiados pelo grupo base que está lá. É uma preparação para nós e para a nossa família e acho que a melhor maneira da missão ser bem sucedida é deixando nosso porto seguro, a família, bem”, disse o sargento.

SUSTENTABILIDADE

A nova Estação Antártica Comandante Ferraz tem 4,5 mil metros quadrados, está dividida em seis setores. Ao todo, são 17 laboratórios de pesquisa. Os hábitos sustentáveis foram mantidos e inovados. Nas novas instalações, há um sistema de reaproveitamento de águas servidas (cinzas) e o tratamento de efluentes finais por meio da técnica com radiação UV. Quanto à energia, existe um sistema de cogeração, que aproveita o calor gerado nos motores e em outras máquinas elétricas, além dos sistemas fotovoltaico e eólico



A rotina durante a preparação na Esantar conta com atividade física e diversos treinamentos, como o de dobragem de paraquedas, necessário para sobrevivência dos militares, já que no inverno a comida e qualquer outro suprimento é lançado de uma aeronave da FAB. “Aqui só temos um militar paraquedista, mas, para ação na Antártica, precisamos de mais pessoas prontas para isso, pois quando o material chega precisamos ser ágeis no recebimento e na devolução do equipamento, pois lá as condições climáticas mudam muito rápido”, explica o Capitão de Fragata (CF), Fuzileiro Naval, Newman Alexander Vettorazzo, designado para ser o chefe do grupo.

De acordo com o CF Vettorazzo, todas as atividades do período de preparação são importantíssimas,

contudo, uma é considerada primordial: que o grupo se conheça. Isso, segundo ele, é essencial para driblar o clima e confinamento típico da comissão. “A situação é muito diferente, conta com frio e confinamento. É preciso conhecer os gostos e as atitudes de cada um, para uma melhor convivência. O que ajuda também são as atividades que iremos desenvolver, lá todo mundo faz tudo, nos revezaremos na cozinha, na limpeza, na condução de embarcações, o que gera união”, acredita.

NOVA EACF

Com neve e uma temperatura de 22°C, a nova EACF foi inaugurada, no dia 15 de janeiro, durante cerimônia presidida pelo Vice-Pre-

sidente da República, General Hamilton Mourão, acompanhado dos Ministros de Ciência, Tecnologia e Inovação, de Infraestrutura, e da Defesa. Em seu discurso, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, afirmou que a nova estação contribui muito para a ciência e o desenvolvimento do País. “É uma honra muito grande, pela nossa persistência, inaugurar essa cidade da ciência, um legado para as gerações futuras”, disse, orgulhoso.

Durante a cerimônia, os filhos dos militares que morreram no incêndio da estação, em 2012, foram homenageados e um balão foi lançado pelo professor Jefferson Simões, marcando o início das pesquisas na nova EACF. ↴

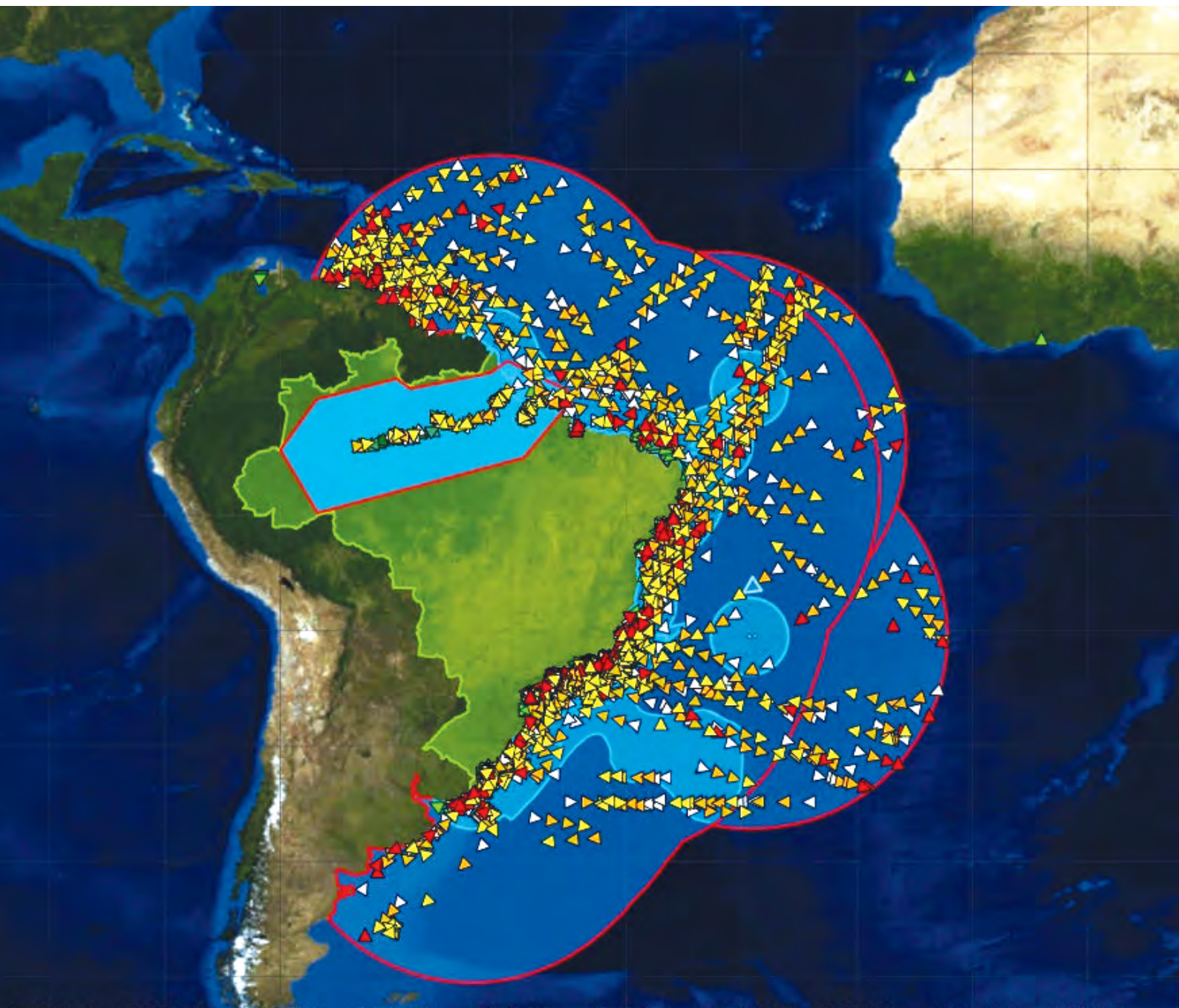


Grupo base designado durante treino de dobragem de paraquedas

SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras

Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul – a importância estratégica e o aprimoramento

Por: Contra-Almirante João Alberto de Araujo Lampert e
Primeiro-Tenente Edwaldo Costa



A “Amazônia Azul” possui cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados, contemplando espaços marítimos, rios e lagos sob jurisdição brasileira. Uma imensidão de riquezas com vertentes econômica, científica, ambiental, cuja proteção e garantia da soberania requerem constante aprimoramento e integração de esforços de setores, instituições e segmentos da sociedade. Pesca, turismo, transporte marítimo, exploração de petróleo, bioenergia e preservação de sítios ambientais são algumas das atividades que pulsam no seio desse patrimônio nacional, com caminhos infinitos para a prosperidade.

Nesse ensejo, a “Amazônia Azul” extrapola o contexto geográfico a que corresponde e remete a um conceito político-estratégico de consolidação da posição e relevância do Brasil no Atlântico Sul, inserido na bivalência de ampla exploração sustentável e proteção contínua frente a inúmeras ameaças presentes e futuras, como pirataria, pesca ilegal, poluição hídrica e interesses estatais.

O SisGAAz

A Marinha do Brasil, em parceria com agências e órgãos governamentais, coordena a implementação e o aperfeiçoamento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, cuja missão é “monitorar e controlar, de forma integrada, além da área afeta à “Amazônia Azul”, a região SAR (Search and Rescue – busca e salvamento) de responsabilidade do Brasil e as demais áreas de interesse estratégico no Atlântico Sul – representando cerca de 22 milhões de km² – a fim de contribuir para a mobilidade estratégica, representada pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, agressão ou ilegalidade”.

O SisGAAz integra equipamentos e sistemas compostos por radares localizados em terra e em embarcações, além de câmeras de alta resolução e capacidades como o fusional de informações recebidas de sistemas colaborativos, destacando o Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (SIMMAP), o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), o Sistema de Informação Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), todos baseados em rastreamento de posição por via satélite. Os dados captados por GPS são transmitidos por meio de comunicação satelital

para centrais de rastreamento e, no futuro, haverá a incorporação de sensores acústicos aos sites de monitoramento.

APRIMORAMENTO CONTÍNUO

O Capitão de Mar e Guerra Maurício Pires Malburg da Silveira, Gerente do Programa SisGAAz na Diretoria de Gestão de Programas da Marinha (DGePM), explica que o aprimoramento ocorre de forma gradual, a partir do projeto piloto desenvolvido para a área marítima do estado do Rio de Janeiro. Inicialmente, o foco foi a Baía de Guanabara e, num segundo momento, pretende-se expandir entre Cabo Frio e Ilha Grande, incrementando o uso de radares de curto e médio alcance com variáveis até 50 milhas. Posteriormente, o programa

Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo

A Norma da Autoridade Marítima (NORMAM) número 8 da Diretoria de Portos e Costas estabelece o tráfego e permanência de embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário.

Pelas Convenções Internacionais de Busca e Salvamento (SAR/1979), uma extensa área marítima do Oceano Atlântico ficou sob a responsabilidade do Brasil. Com isso, os Navios Mercantes, de qualquer bandeira, devem participar do Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), para sua própria segurança. O Navio Mercante, para se tornar participante, deve enviar seu Plano de Viagem referente a cada singradura dentro da área SAR brasileira, mesmo quando estiver apenas em trânsito.

O envio de informações ao Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) sobre posições e dados de navegação, é obrigatório para os navios brasileiros. Navios Mercantes estrangeiros são convidados a participar, voluntariamente, quando navegando na área SAR, e obrigados, quando navegando no mar territorial brasileiro.

As embarcações autorizadas a realizar aquisição de dados relacionados à atividade do petróleo e do gás natural, ou quaisquer outras que utilizam rebouques de petrechos em suas atividades em Águas Jurisdicionais Brasileiras, são obrigadas a se integrarem ao SISTRAM.



Rotina de monitoramento das AJB, pelos operadores de serviço do CISMAR

incorporará o monitoramento de longo alcance, até cerca de 200 milhas (pouco mais de 320 km) da costa brasileira, com radares *Over The Horizon* (OTH) de ondas de superfície.

O sistema evoluirá de acordo com capacidades obtidas, prioridades e disponibilidades de recursos,

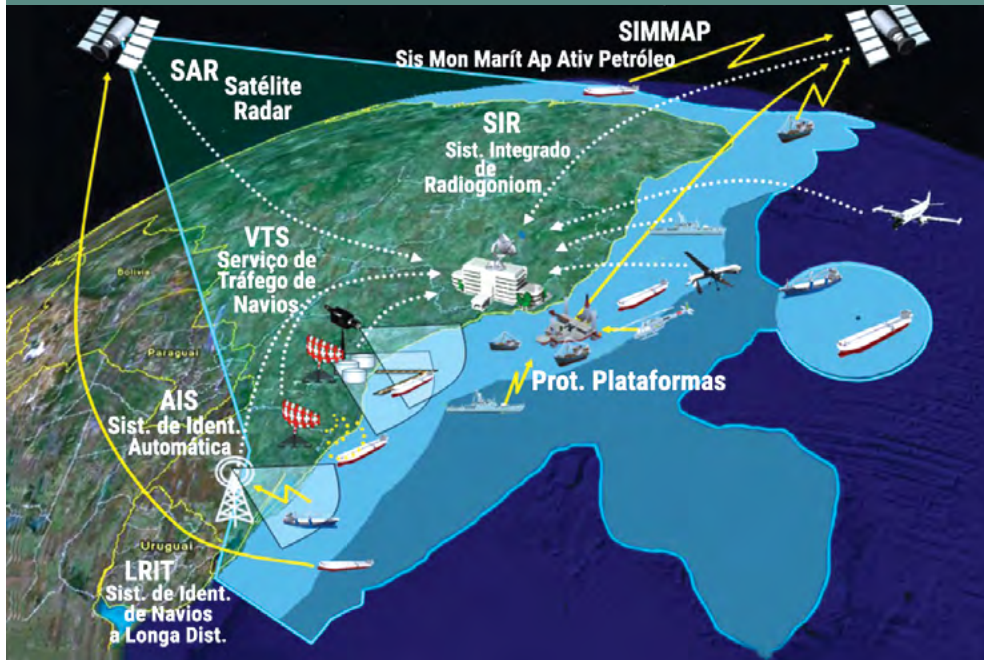
havendo, ainda, “interesse em dados de sensores óticos (faixa do visível, infravermelho termal e próximo), de radares de abertura sintética em alta resolução, bem como para comunicações para apoio às comunicações navais providas por satélites”, afirma o Comandante Malburg.

PARTICULARIDADES E DESAFIOS

O Diretor de Gestão de Programas da Marinha, Vice-Almirante Alexandre Rabello de Faria, oficial responsável por coordenar as ações do SisGAAz na Marinha, lembra que outros países adotam sistemas similares, como Austrália, Canadá e França. Apesar das semelhanças, há particularidades no projeto brasileiro atreladas aos custos, a capacidades e, especialmente, à pluralidade das atividades econômicas desenvolvidas no Brasil, bem como às dimensões da “Amazônia Azul”.

O conceito operacional do sistema original do SisGAAz, de acordo com o Vice-Almirante Rabello, foi readequado para espelhar a visão e o escopo do projeto piloto, fortemente centrado nas atividades de patrulha naval, inspeção naval, e socorro e salvamento. “Tanto no que se refere à aquisição e desenvolvimento de tecnologia nacional quanto à obtenção de informações acerca da área onde o Brasil exerce soberania, o SisGAAz desponta

Representação gráfica (ilustrativa) do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)



como ferramenta para a governança que contribui para o desenvolvimento das capacidades tecnológicas do País, beneficiando a sociedade e a indústria brasileira”.

OS CAMINHOS DO SisGAAz – INTEGRAÇÃO E CONEXÃO COM OUTROS SISTEMAS

O SisGAAz está amplamente conectado às redes da Polícia Federal, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, da Receita Federal, da Petrobras, entre outros órgãos e empresas capazes de fomentar e compartilhar mais rapidamente as informações pertinentes e necessárias para a proteção da “Amazônia Azul”. O sistema brasileiro facilitará o planejamento das operações e reduzirá custos, principalmente em torno de patrulhamento e deslocamento de pessoal. A capacidade obtida com sua implementação permitirá, por exemplo, que crimes ambientais, como o ocorrido no litoral do nordeste brasileiro no final de 2019, sejam mitigados, com ações de pronta-resposta, inteligência e dissuasão.

A Marinha do Brasil também busca, por meio de análise e classificação do tráfego marítimo, me-



O SisGAAz colabora no monitoramento de crimes ambientais como o da mancha de óleo que afetou a costa brasileira em 2019

diante as bases de dados, uso de algoritmos e outras tecnologias da Ciência de Dados, construir um perfil qualitativo e preditivo do uso do espaço marítimo, além da expansão da cobertura dos radares. No contexto de integração, há, ainda, a possibilidade de ampliar a interação interligando o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam) com o SisGAAz, visando aperfeiçoar mecanismos de cooperação com

o aproveitamento de capacitação e dos produtos desenvolvidos, incluindo imagens de satélite com radar de abertura sintética (SAR).

O SisGAAz é um Programa Estratégico de elevada prioridade para a Marinha do Brasil, indispensável para a garantia da soberania sobre a “Amazônia Azul” e com potencial imenso para impulsionar o desenvolvimento econômico e tecnológico no País, além de ser um estuário para a geração de empregos. ⚓

SisGAAz amplamente conectado a órgãos de meio ambiente



Foto: Ary Amarante



Investimentos que geram eficiência

Por: Primeiro-Tenente Ana Carolina Freitas de Oliveira

Desde janeiro de 2019, o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, está à frente da Pasta que é a responsável pela Política Nacional de Transportes Aquaviários, pelas vias navegáveis e pela formulação de diretrizes para o desenvolvimento e o fomento dos portos, entre outras competências.

Em entrevista concedida à *Marinha em Revista*, o Ministro falou sobre os resultados do setor portuário, o Fundo da Marinha Mercante, a navegação de cabotagem e demais assuntos afetos ao Ministério e à Marinha do Brasil.

O Brasil é uma nação marítima e as operações portuárias, por exemplo, são responsáveis pelo trânsito de cerca de 80% do comércio exterior do País. Quais ações estão sendo implementadas para a manutenção e a melhoria da estrutura dos portos brasileiros? E como elas podem impactar nas importações e exportações brasileiras?

Desde o início de nossa gestão, seguimos à risca as orientações do Presidente Jair Bolsonaro de apostar na tecnicidade e meritocracia no setor. Indicamos gestores técnicos para compor as administrações dos portos vinculados ao Ministério da Infraestrutura, o que tem contribuído para o resultado de portos superavitários. Apostamos também na redução do tamanho do Estado para que nossa logística se torne mais efi-



Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas

Foto: Ricardo Botelho

ciente, porque nossa intenção sempre foi transformar o setor portuário e é isso que estamos fazendo. Os portos brasileiros ganharam mais visibilidade e potencial para novos investimentos privados. Desde o ano passado, realizamos o arrendamento de 13 terminais portuários, que vão injetar no setor mais de R\$ 1 bilhão em investimentos, além de 59 contratos de adesão, que correspondem a mais R\$ 5,8 bilhões. Isso mostra a confiança do investidor no setor e, sobretudo, no País.

Os números comprovam e puderam ser percebidos no primeiro ano de governo. Em 2019, o setor bateu recordes de movimentação e 19 terminais tiveram crescimento no volume de cargas movimentadas. Só o Porto de Santarém (PA) aumentou em 30,7% sua movimentação. Em seguida veio o Porto de Itajaí (SP), com crescimento de 23,2%.

Neste ano, no primeiro semestre, mesmo em meio à pandemia, tivemos alta na movimentação geral, mas principalmente na cabotagem, com

crescimento de 11% em relação ao ano passado. Concluímos esse ano também a dragagem do Porto do Rio Grande, um investimento de quase R\$ 400 milhões. Os números nos deixam realmente muito satisfeitos. Mostra que é um setor resiliente e que os investimentos que vem sendo gerados estão tornando o setor cada vez mais eficiente. Vamos continuar atuando para dinamizar o setor. Os investidores perceberam isso, querem investir e terão no Ministério da Infraestrutura um parceiro do empreendedorismo.

Existem mais de 41 mil quilômetros de hidrovias brasileiras. De que forma o Ministério da Infraestrutura trabalha para a viabilidade, acesso e fluxo dessas vias? Como a Marinha do Brasil participa desse processo?

As hidrovias já representam uma importante alternativa logística para o escoamento dos produtos brasileiros e, também, para o transporte de mercadorias para o atendimento de grande parte dos municípios localizados na Amazônia.

O Ministério da Infraestrutura tem trabalhado em diversas frentes para o desenvolvimento dessa navegação. Nós acabamos de retomar os serviços de dragagem no rio Madeira para a estiagem de 2020, em Porto Velho (RO). Queremos garantir a

navegação segura das embarcações, contribuindo para o escoamento de produtos e o abastecimento de insumos para as regiões Norte e Centro-Oeste do País, favorecendo a produção agrícola, a logística e a exportação brasileira.

Outras obras importantes seguem em preparação pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, como os derrocamentos dos pedrais do Lourenço e de Nova Avanhandava, este último em parceria com o Estado de São Paulo. Mas, sabemos que o desenvolvimento da navegação interior passa por novas ideias e soluções, por isso a equipe do Ministério da Infraestrutura tem trabalhado intensamente em alguns projetos importantes, como a avaliação da possibilidade de parcerias com a iniciativa privada e a melhoria da gestão dos terminais fluviais, os famosos IP4 (Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte). Somente neste ano já entregamos as unidades de Parintins (AM) e vamos iniciar, em agosto, a operação da IP4, em Viseu (PA). Será mais integração, comércio e acesso a serviços de saúde para a população local.

Entendemos que um novo olhar institucional deve ser dado ao setor, o que nos levou a iniciar uma iniciativa irmã daquela elaborada para o setor de cabotagem, o “BR do Mar”. A equi-

pe já trabalha, e, em breve, começará as interlocuções com todos os envolvidos na navegação interior, e isso vai incluir, certamente, a Marinha do Brasil, para o diagnóstico e proposição de medidas que aperfeiçoem o transporte em nossas hidrovias.

Sabe-se do importante papel exercido pela navegação por cabotagem para a economia do País. Como está sendo desenvolvido o Programa “BR do Mar”?

A cabotagem vem crescendo a 10%, mas temos condições de crescer 30%. Por isso estamos, desde o ano passado, debatendo amplamente o “BR do Mar” com o setor naval, os marítimos, a Marinha Mercante e dentro do governo. Estamos em avançada articulação com o Congresso Nacional e acreditamos que o “BR do Mar” deve ir à votação o mais rápido possível.

O programa vai estimular a frota em operação no País para que as empresas brasileiras de navegação tenham maior controle e segurança em operar suas linhas. Dessa maneira, ele propõe que aquelas que detêm frota nacional poderão se beneficiar de afretamentos a tempo (quando o navio é afretado com a bandeira estrangeira, o que permite que ela tenha menores custos operacionais). Estamos seguros que será uma revolução no setor de cabotagem e o crescimento observado no primeiro semestre deste ano, certamente, seguirá em alta, porque estamos criando todas as condições para ter esse programa aprovado.

Qual a relevância do Fundo da Marinha Mercante, que é gerido pelo Ministério da Infraestrutura, para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria naval brasileira?

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) é um instrumento de fomen-



to criado há mais de 60 anos e tem sido a principal fonte de financiamento do setor naval, contribuindo de forma significativa para a expansão e modernização da frota de embarcações, bem como para a manutenção de negócios e empregos no parque de estaleiros.

A política de financiamento do FMM apresenta desembolsos financeiros expressivos. Ao longo dos últimos dez anos, o Fundo financiou 46% de embarcações de apoio marítimo e 20% da frota total, indicando, ainda, uma forte possibilidade de expansão em sua participação. A média de investimentos na última década foi de cerca de R\$ 3 bilhões por ano, e os recursos investidos ao longo da história permitiram ao FMM acumular recebíveis que permitem a continuidade da política.

Para os próximos anos, o FMM vem identificando oportunidades para expansão do seu financiamento, contemplando a construção ou integração dos módulos de plataformas petrolíferas, ampliação ao financiamento de reparo naval, apoio ao descomissionamento de embarcações, além da possibilidade de financiamento de embarcações militares voltadas à proteção nacional, em conjunto com o Ministério da Defesa.

O Brasil possui uma das zonas econômicas exclusivas mais amplas do globo, com mais de 5,7 milhões de

quilômetros quadrados. Em sua opinião, qual a importância do imenso espaço marítimo brasileiro para o desenvolvimento do País?

A chamada “Amazônia Azul” é, certamente, fundamental para o nosso desenvolvimento como nação soberana. A relação entre o Brasil e o mar é umbilical. Nossa população está localizada majoritariamente próxima à costa e nossa economia também. Grande parte do nosso comércio com o mundo é feito a partir do transporte marítimo e a cabotagem tem assumido seu espaço como relevante solução logística para a conectividade entre as regiões do nosso País.

Essa importância certamente aumentará a partir das medidas que estão sendo propostas pelo já citado “BR do Mar”, que já está nas mãos dos nossos parlamentares. Isso tudo e ainda não falamos da espetacular diversidade natural de nossos mares, da pujança da pesca costeira e da exploração de petróleo. O Brasil não pode dar as costas a seus vizinhos e se virar somente para o Atlântico e, por isso, temos adotado ações importantes para a integração sul-americana.

Mesmo em meio à pandemia, entre janeiro e abril deste ano foram 340,4 milhões de toneladas transportadas, segundo o último balanço do setor portuário. Quais têm sido os

impactos da Covid-19 nos assuntos afetos ao Ministério e como o órgão tem trabalhado para mitigá-los?

Até o momento, temos percebido que o setor portuário tem respondido bem e, embora alguns contratos tenham apresentado impactos pontuais, o segmento como um todo tem se mostrado bastante resiliente à crise. Mesmo com todas as dificuldades inerentes ao período, tivemos uma sucessão de ótimos resultados. No primeiro semestre deste ano, a movimentação de cargas dos portos públicos brasileiros cresceu 6,6% em relação a 2019 e isso é resultado da diretriz que o Presidente Jair Bolsonaro nos deu para promovermos uma gestão técnica e eficiente.

Os bons resultados que tivemos foram possíveis justamente porque entendemos a complexidade do problema e soubemos agir rápido nas medidas para o setor no enfrentamento à pandemia. A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários tem avaliado constantemente as políticas públicas necessárias para o combate a essa crise sanitária, de modo a minimizar os efeitos econômicos negativos para os setores produtivos brasileiros que dependam do modal aquaviário.

Nesse sentido, vale lembrar que o governo editou a Medida Provisória nº 945, que garante segurança para trabalhadores portuários durante esse período, e prevê a cessão de pátios sob administração militar para permitir ações e condições de trabalho para a continuidade das operações portuárias. A MP autoriza, ainda, o afastamento das escalas dos trabalhadores vulneráveis, com garantia de renda mínima àqueles que estejam no grupo de risco e que forem afastados do trabalho. O que queremos é um ambiente mais seguro para os trabalhadores dos portos brasileiros e para a operação das instalações portuárias. ⚓

De acordo com o Ministro, desde 2019 já foram realizados o arrendamento de 13 terminais portuários, que vão injetar no setor mais de R\$ 1 bilhão em investimentos





A Força de uma escolha

Das atividades de apoio ao almirantado, uma trajetória de sucesso ao longo dos 40 anos que marcam o ingresso da mulher na Força



Por: Capitão-Tenente Joana Martins Ferreira Correia



“Lugar de Mulher é onde ela quiser”. Essa é uma daquelas frases clichês bastante utilizadas quando nos referimos às mulheres e às posições de destaque que elas vêm alcançando. No entanto, para a Marinha do Brasil, essa afirmação já é uma verdade há muito tempo. Há 40 anos, a Força reconheceu o potencial feminino e passou a admiti-las em seus corpos e quadros. Ao longo dessas quatro décadas, elas reforçam, dia a dia, sua competência e trilham caminhos de sucesso dentro da instituição.

As primeiras mulheres que chegaram à Marinha abriram uma estrada infinita de possibilidades. Aquelas jovens que carregavam em suas malas expectativa e ansiedade só tinham uma certeza, a da responsabilidade de formarem o primeiro grupo feminino a passar para o quadro permanente da instituição, criado pelo então Ministro da Marinha Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca.

“Mesmo sendo muito jovens, éramos determinadas e engajadas no ideal de servir à Marinha. Não estávamos ali por uma questão de subsistência, pelo contrário, queríamos, principalmente, abrir caminho nas Forças Armadas. E o Almirante Maximiano acompanhou de perto esse processo, o víamos como um pai que, dentro da hierarquia e disciplina, nos estimulava a fazer sempre o melhor, a participar de tudo”, lembrou a Segundo-Sargento, da reserva não remunerada, Paula Duarte.

Um caminho que foi iniciado por 201 oficiais e 311 praças. Uma jornada que ficou para sempre gravada na memória de quem deu os primeiros passos nessa trajetória de sucesso. “Em nosso juramento, ‘com o sacrifício da própria vida’, sempre imaginei que, ao surgir um chamado para a guerra, me esconderia em-



Primeira turma de oficiais (ainda com o uniforme azul)

baixo da cama e, no entanto, me surpreendi quando fui voluntária para participar de uma missão de paz da Organização das Nações Unidas (ONU). Foram tantos momentos que agreguei em minha bagagem e que, certamente, refletem o que sou

hoje: não uma mulher melhor ou pior, apenas diferente. Uma mulher que carrega a Marinha tatuada no coração”, conta a Capitão de Mar e Guerra, médica, da reserva remunerada, Sheila Aragão, ao lembrar os seus dias na instituição.



Alunas da primeira turma de praças durante o Curso de Formação, na Ilha da Marambaia, no Rio de Janeiro (RJ)



De lá para cá muita coisa mudou, essas oficiais e praças, que antes atuavam nas áreas técnicas e administrativas, principalmente, e de suporte à Saúde da Marinha, foram abrindo espaço para as demais. E, a cada ano que passa, a mulher vai conquistando novas posições ao lado dos bravos marinheiros. Elas já assumiram o comando de diversas organizações militares, já participaram de missões de paz, lideraram tropas de fuzileiros navais e estiveram embarcadas nos navios da Esquadra brasileira.

Hoje, a Marinha contabiliza mais de 11,6 mil oficiais e praças do sexo feminino no Serviço Ativo e continua a ser precursora na participação feminina entre as Forças Armadas brasileiras. “A mulher marinheira corresponde à parcela crescente do nosso efetivo, se destacando profissionalmente nas atividades que desempenham, concorrendo com os homens, em condições de igualdade”, declarou

o Diretor do Pessoal Militar da Marinha, Vice-Almirante Humberto Caldas da Silveira Junior.

DAS ATIVIDADES TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS ÀS MISSÕES DE PAZ DA ONU

E foram justamente essas condições de igualdade, já alcançadas na segunda década das mulheres na Marinha, que possibilitaram a Capitã de Fragata (CF), do quadro técnico, Carla Daniel, ser a primeira mulher brasileira a trabalhar no Departamento de Operações de Paz das Organizações Unidas (DPKO), em Nova Iorque, nos Estados Unidos.

“Soube do processo seletivo, que foi divulgado pelo Ministério da Defesa às três Forças, percebi que preenchia os requisitos exigidos e me candidatei. Até então, o Brasil havia contribuído apenas com militares do sexo masculino. Ser primeira em qualquer atividade já é algo que atrai um pouco de atenção

dos outros em relação ao seu desempenho, dando maior ênfase ao seu grau de responsabilidade. Além disso, se a experiência comigo não der certo, posso fechar a porta para outras mulheres ou pelo menos retardar o processo”, relatou.

Há quase dois anos na missão, a CF Carla Daniel, que também foi a primeira a concluir uma missão de

“Mesmo sendo muito jovens, éramos determinadas e engajadas no ideal de servir à Marinha. Não estávamos ali por uma questão de subsistência, pelo contrário, queríamos, principalmente, abrir caminho nas Forças Armadas

**Segundo-Sargento
Paula Duarte**



1981

Chegada da 1ª turma de mulheres (oficiais e praças) na Marinha

2001

Ingresso da 1ª mulher no Curso de Formação de Sargentos Músicos do Corpo de Fuzileiros Navais



2014

Chegada das primeiras aspirantes na Escola Naval para integrar o Corpo de Intendentes da Marinha



2017

As aspirantes entram para a Escola Naval com o poder de optar pelo Corpo da Armada e de Fuzileiros Navais

2023

Ano em que as mulheres assumirão seus postos em navios e organizações operativas de Fuzileiros Navais



1980

Criação do Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha



1997

Reestruturação de Corpos de Quadros. Marco importante para carreira feminina, a mulher amplia a sua participação na força e passa a poder disputar cargos de direção, comando e comissões



2012

Marinha promove a 1ª mulher ao posto de Contra-Almirante

2015

Ingresso de mulheres no Curso de Formação de Oficiais Auxiliares Fuzileiros Navais



2018

Foram realizadas diversas comissões com a participação feminina em tempo integral

paz da ONU a bordo de um navio da Marinha, afirma que para concorrer a vagas como essa é necessário ter muito preparo. “Tem que gostar de idiomas e saber respeitar a diversidade é primordial. Se preparar para a missão, ver o que é necessário para o currículo para ter condições de atuar em campo, onde as mulheres fazem a diferença”, explica.

E foi no campo que, recentemente, mais uma guerreira se destacou. A Segundo-Tenente, Fuzileiro Naval, Liana Arduino de Magalhães, que, após 17 anos como praça, tornou-se oficial do Corpo de Fuzileiros Navais. Hoje, é comandante de pelotão do 1º Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais. Essa é a primeira vez, na história da Força, que uma oficial comanda um pelotão de infantaria.

À frente de 44 militares, a Tenente Liana afirma sentir-se realizada e preparada para prosseguir em sua carreira na Marinha. “Liderar um pelotão está sendo muito gratificante, estou vibrando bastante. Apesar de exercer um papel inusitado, não sofri preconceitos ou dificuldades na função. Tudo isso porque o meu preparo é exatamente igual ao dos homens que ocupam essa posição. Após a formação como oficial, fiz o

As duas e únicas oficiais-generais brasileiras são da Marinha. Em 2012, a médica Dalva Maria Carvalho Mendes tornou-se a primeira mulher a ascender ao posto de Contra-Almirante. Seis anos depois, foi a vez da engenheira naval Luciana Mascarenhas da Costa Marroni chegar à mesma posição.



Contra-Almirante (Md) Dalva



Contra-Almirante (EN) Luciana Mascarenhas

curso de aperfeiçoamento em Guerra Anfíbia, o que me qualificou para ser uma comandante de pelotão”, disse.

ASPIRANTES ESCOLHEM PELO CORPO DA ARMADA, CORPO DE INTENDENTES E DE FUZILEIROS NAVAIS

Essa igualdade na formação teve seu ápice em 2017, quase quatro dé-

cadas após a chegada das mulheres na Força, quando as aspirantes que ingressaram na Escola Naval, em 2018, passaram a ter o poder de optar pelo (além do Corpo de Intendentes) Corpo da Armada e de Fuzileiros Navais. Essa escolha ocorre durante a formação e só será realizada por essas alunas em 2021. No entanto,

muitas já sonham em se formar e ostentar o “nó de Nelson”, símbolo do oficial da Armada, presente nos uniformes.

“Estou muito orgulhosa de fazer parte desse pioneirismo na escolha do corpo. Isso revela que a Marinha tem se preocupado com a questão de igualdade de oportunidades e acredita no potencial feminino”, contou a Aspirante do 2º ano da Escola Naval, Débora da Silva Corrêa.

Para a Aspirante do 1º ano da Escola Naval Ana Catharina Bastos Cardoso, poder optar pelo Corpo da Armada significa atuar na essência da instituição. “Ao escolher o Corpo da Armada, é meu dever de bem representar a nossa Marinha e seu Corpo Feminino, a fim de garantir essa possibilidade para as mulheres que virão depois de mim”, afirmou, confessando que espera poder comandar muitas vezes e quem sabe chegar ao Almirantado. “O comando no mar é a materialização do sonho de muitos militares da Marinha. Desejo realizar também inúmeras missões de ajuda humanitária. E, por fim, porque não o Almirantado, que deve ser o objetivo final de nossas carreiras”, disse.

Uma carreira que ainda terá muitos desafios, que nas próximas quatro décadas, poderá apresentar gratas surpresas. E quem sabe se daqui a 40 anos, quem estará à frente da instituição, como Comandante da Marinha, não será uma mulher? Isso só o tempo dirá, mas, se acontecer, a Marinha do Brasil mostrará mais uma vez seu pioneirismo.

“Estou muito orgulhosa de fazer parte desse pioneirismo na escolha do corpo. Isso revela que a Marinha tem se preocupado com a questão de igualdade de oportunidades e acredita no potencial feminino”

**Aspirante
Débora da Silva Corrêa**

Quando as mulheres ingressaram no Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha (CAFRM), elas usavam um distintivo específico.

QUADRO AUXILIAR FEMININO DE OFICIAIS (QAFO)



QUADRO AUXILIAR FEMININO DE PRAÇAS (QAFP) - 3 ESPECIALIDADES

SGA - SERVIÇO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO



SERVIÇO GERAL DE OPERAÇÃO



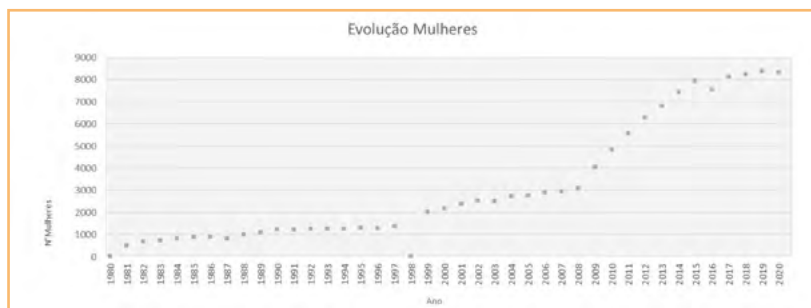
SERVIÇO GERAL DE SAÚDE



As praças da primeira turma, em sua maioria, ingressaram para trabalhar no Hospital Naval Marcílio Dias, que seria inaugurado naquele mesmo ano

Evolução das mulheres na Força

Em 2000, as mulheres representavam 5,4% da força de trabalho na Marinha. Em novembro de 2019, essa proporção já passa de 14%, sendo que a de oficiais, de 34%.



Fonte: Anuário Estatístico da Marinha (Anemar), sem dados referentes a Fuzileiros Navais.

- Obs.: 1)** De 1980 a 2006, os dados referentes à praças RM2 não eram computados;
- 2)** No ano de 1998, o Anemar não disponibilizou quantitativos separados por sexo devido à integração dos gêneros no mesmo Corpo e Quadro, conforme Lei nº 9.519/97, que dispõe sobre a estruturação de Corpos e Quadros da Marinha.
- 3)** A partir de 2013, foi iniciada a turma de Terceiros-Sargentos, da reserva não remunerada, de ambos os sexos. ⚓

Entre o passado e o futuro, sempre prontos para atender o chamado de socorro

Marinha do Brasil se despede do Navio de Socorro de Submarino (NSS) “Felinto Perry” (K-11) e dá boas-vindas ao Navio Socorro de Submarino (NSS) “Guillobel” (K-120)

Por: Primeiro-Tenente Ana Carolina Seabra



Os submarinos requerem um acompanhamento específico em casos de socorro e resgate. Para a atividade, são empregados navios que contribuem para a manutenção e segurança dos meios. Em dezembro de 2019, a Marinha adquiriu um novo Navio de Socorro Submarino (NSS), que recebeu o nome de “Guillobel”. Após a aquisição, o meio naval permaneceu doado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, para que fossem feitas adaptações e modernizações pertinentes ao uso no Setor Operativo e, na sequência, incorporado à Esquadra, substituindo o NSS “Felinto Perry”.

A finalidade desse tipo de navio vai ao encontro de uma das missões da Marinha, que é a salvaguarda da vida humana no mar. É usado para resgatar submarinos que, porventura, estejam com avarias, retirar a tripulação, assim como apoiar atividades de mergulho profundo.

Com a nova aquisição, a Marinha amplia sua capacidade operacional, aperfeiçoando-se em operações de socorro, salvamento e mergulho, contribui com a manutenção e segurança de submarinos, preserva

o patrimônio marítimo, bem como incrementa o apoio ao Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

UMA HISTÓRIA PARA RECORDAR: O ÀS DE COPAS E SUAS MEMÓRIAS



Sino de resgate sendo içado pelo “Felinto Perry”

DURANTE O PERÍODO DE DOCAGEM DO NSS “GUILLOBEL”, NO ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO, FORAM REALIZADAS:

- A substituição da baleeira hiperbárica, utilizada em casos de necessidade de evacuação dos mergulhadores que estejam nas câmaras em um possível abandono do navio por conta de um sinistro;
- A adaptação de compartimentos como a escotaria, estação rádio e salões de recreio para a tripulação que permanece muito tempo embarcada;
- A instalação de equipamentos de comunicações;
- A instalação de alguns acessórios em conveses externos;
- A aquisição das dotações de material previstas para um meio naval nacional; e
- Futuramente, será instalado de um sino de resgate submarino, para viabilizar a retirada de tripulações de submarinos sinistrados

O NSS “Felinto Perry”, além de resgate e apoio a mergulho, realizou combate a incêndios e apoios a operações do Instituto de Pesquisas da Marinha. Carinhosamente conhecido como “Às de Copas” (em alusão à maior carta do baralho e por seus marinheiros o carregarem em seus corações), o navio participou de importantes missões de resgate e exercícios de treinamento que marcaram a história da tripulação e justificaram a existência do seu lema: “Mergulhe tranquilo, estamos atentos!”.

Dentre os exercícios realizados, destaca-se a Operação de Salvamento de Submarino 2009, em Angra dos Reis (RJ), onde foi feito pela primeira vez, o resgate com a técnica de mergulho saturado de quatro tripulantes do Submarino “Tikuna”, em que ocorreu o acoplamento do “sino de resgate”.

A grandiosidade desse exercício se deu pelos procedimentos minuciosos que precisaram ser seguidos para



NSS “Felinto Perry” (K-11) em operação na Antártica

que os tripulantes retornassem à superfície com vida. Para tal, foi necessário localizar o submarino, avaliar sua posição, pressão e temperatura da água, para então se aproximar e iniciar a passagem de ar e de material que atendesse ao resgate e às necessidades médicas (caso houvesse). Assim feito, foi possível a passagem individual pela guarita de salvamento e, finalmente, o acoplamento do “sino de resgate” à escotilha de salvamento do submarino. Essa foi uma atividade de grande relevância para a Marinha, pois foi realizado o resgate de quatro

tripulantes e um médico. Na ocasião, todos os outros submarinos da Classe “Tupi” já tinham passado por essa experiência.

Nessas três décadas de efetivo emprego, o “Felinto Perry” trouxe êxitos e possui um vasto “currículo profissional”, pois participou de missões de relevância nacional e internacional, tais como as Operações “Antártica” 2010 e 2012; e a Operação de Resgate do Submarino ARA San Juan, na Argentina, em 2017.

O êxito do navio na missão é reconhecido por aqueles que fizeram

parte de sua história. Para o Capitão-Tenente Wallace Felipe de Paiva Santos, um dos militares que esteve presente na Operação de Resgate, foi uma honra participar desse momento histórico. “Estávamos em nossas casas quando fomos acionados para regressar para o navio, prepará-lo e seguir para o sul da Argentina. Reunimos os militares mais experientes e os que já haviam servido nele anteriormente para ajudar. E, em poucos dias, conseguimos colocar muitos equipamentos em operação para caso fizessemos alguma intervenção. Foram cerca de 30 dias de comissão, eu e a tripulação nos sentimos gratos por ajudar”, disse.

Durante a Operação “Antártica 2010”, o navio abasteceu a Estação Comandante Ferraz com combustível e realizou o transporte de alimentos para a tripulação da base. A última participação internacional do NSS “Felinto Perry” no incidente com o APA San Ruan ressaltou a importância em manter esse tipo de embarcação na Esquadra brasileira. ⚓

Relembre o caso

O ARA “San Juan” foi um submarino tipo TR-1700, que serviu à Marinha Argentina de 1985 até 2017. No dia 15 de novembro de 2017, sua tripulação fez último contato, durante o trajeto entre Ushuaia e Mar del Plata, com 44 tripulantes. Depois de um ano, em 17 de novembro de 2018, o aparelho foi localizado a 907 metros de profundidade, a aproximadamente 500 quilômetros da costa de Comodoro Rivadavia, na Argentina.



NSS "Guillobel" atracado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

Características do NSS "Felinto Perry":

- **Incorporado à Marinha do Brasil em 1988**
- **Comprimento:** 77,8 metros
- **Boca:** 17,5 metros
- **Calado:** 5,2 metros
- **Deslocamento:** 4.107 toneladas
- **Velocidade máxima:** 14 nós
- **Autonomia:** 77 dias
- **Tripulação:** 127 militares

- Câmaras de descompressão, sino atmosférico (permite a realização de resgates a profundidades superiores a 300 metros);
- Baleeira com câmara hiperbárica e um veículo não-tripulado controlado remotamente para operações de até 600 metros ("ROV");
- Sistema de posicionamento dinâmico ("DPS", que possibilita ao navio permanecer parado em relação a um determinado ponto); e
- Plataforma para helicópteros e guindastes.

Características do NSS "Guillobel":

- **Recebido pela Marinha do Brasil em 2019**
- **Incorporado à Marinha do Brasil em 2020**
- **Comprimento:** 85 metros
- **Boca:** 18 metros
- **Calado:** 5,7 metros
- **Deslocamento:** 5 mil toneladas
- **Velocidade máxima:** 14 nós
- **Velocidade econômica:** 10 nós
- **Propulsão:** Diesel-Elétrica
- **Autonomia:** 55 dias
- **Tripulação:** 112 militares

O NSS "Guillobel" foi construído no estaleiro "Balenciaga", em Zumai, na Espanha, para atender à demanda da empresa "ADAMS Offshore WLL" (Agosaibi Diving And Marine Services). Com o nome de DSV "Adams Challenge", foi empregado em serviços de mergulho saturado em apoio a plataformas de petróleo e gás, nos Estados Unidos (Golfo do México) e no Oriente Médio. Dentre elas a *British Petroleum, Shell, Chevron, Dubai Petroleum e Qatar Petroleum*.



A Marinha na história da Capital Federal

Em comemoração aos 60 anos de Brasília (DF), a Marinha em Revista conta um pouco sobre a marcante presença da Força na cidade

Por: Primeiro-Tenente Camila Marques de Almeida e Primeiro-Tenente Maria Helena Lima da Costa Reis



“U Uma semana antes do 21 de abril, um grupo de cem fuzileiros e 20 marinheiros decidira antecipar as festas da inauguração, realizando um reide pedestre do Rio de Janeiro (RJ) a Brasília (DF). A marcha se prolongara por diversos dias, durante a qual eles dormiam na estrada, comiam sanduíches que levavam nas mochilas e venciam enormes distâncias, tocando violão e cantando. (...) Poderiam ter ido em um avião-transporte, em caminhões ou de trem. Mas, se o fizessem, não dariam tanto realce à participação da Marinha na inauguração de Brasília”.

Foi assim que o então Presidente da República Juscelino Kubistchek descreveu em seu livro - “Por que construí Brasília”- a primeira marcha que os Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil realizaram, a pé, do Rio de Janeiro até a nova capital federal. O percurso foi de aproximadamente 1,2 mil quilômetros, iniciado em 27 de março de 1960, no Cais do Porto (RJ), e terminando em Brasília, na véspera de sua inauguração, em 20 de abril de 1960.

A Operação “Alvorada”, como ficou conhecido o deslocamento da tropa, ensejou um minucioso planejamento que estava a cargo do então comandante da Companhia Recon,



Momento da entrega da mensagem do Ministro da Marinha ao Presidente da República

Capitão de Corveta, Fuzileiro Naval, Clinton Cavalcante de Queiroz Barros, que levava em suas mãos uma carta do então Ministro da Marinha para ser entregue ao Presidente da República, por ocasião da inauguração de Brasília.

A SEGUNDA MARCHA

Historicamente, essa não foi a única marcha realizada pelos Fuzileiros Navais rumo à Capital Federal. Em 2008, para comemorar o bicentário do Corpo de Fuzileiros Navais, a tropa repetiria o feito. Depois de 48

Pela primeira vez, os Fuzileiros Navais vestiram um uniforme camuflado, confeccionado em 27 de março de 1960, pela Companhia Industrial e Comercial Couraçado.



Monumento histórico em homenagem a primeira marcha em frente ao Com7ºDN



Capa do Livro de autoria de Juscelino Kubitschek

anos, acontecia uma nova marcha, saindo, dessa vez, da Base de Fuzileiros Navais, no Rio de Janeiro, no dia 29 de março, até a Praça dos Três Poderes, em Brasília, no dia 21 de abril. Nessa segunda marcha, o comando estava a cargo do Vice-Almirante, Fuzileiro Naval, Paulo César Stingelin Guimarães e o seu imediato, o

Contra-Almirante, Fuzileiro Naval, José Henrique Salvi Elkfury.

MARINHA SEMPRE PRESENTE

Em 2012, o Capitão de Mar e Guerra, Fuzileiro Naval, reformado, Rubens Perlingeiro Filho, membro da Academia de História Militar Terrestre do Distrito Federal, realizou a pes-

quisa intitulada de “Vínculos da Marinha do Brasil” e constatou que a Força sempre se fez presente nos episódios mais relevantes da história da Pátria. “Seguindo essa trajetória, a Marinha participou da criação de Brasília desde a fase de seu planejamento, quando um de seus oficiais, o Capitão de Mar e Guerra Sylvio Borges de Souza Motta participou da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, em 1955, e justificou seu voto de escolha do local concordante com a Comissão afirmando que ‘o sítio Castanho satisfazia, em grau elevado, a todos os itens determinados em Lei e mais alguns que foram acrescentados para facilidade de seleção’”, declarou.

SÍMBOLO NACIONAL

Outro momento marcante descrito na pesquisa do Comandante Perlingeiro foi a execução do primeiro Hino Nacional em Brasília. “O relógio marcava 23 horas e 45 minutos do dia 20 de abril de 1960, quando se ouviu, pela primeira vez, na nova Capital, a execução do Hino Nacional, entoado pela Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais. Durante a celebração da missa solene, no momento da elevação do Santíssimo, a zero hora, do dia 21 de abril, Brasília estava oficialmente inaugurada”, descreveu.



Momento da execução do primeiro Hino Nacional em Brasília

Substituição da Bandeira Nacional – Símbolo máximo da Pátria

Com o intuito de resgatar a tradição do culto à Bandeira, estimulando o sentimento de patriotismo e o fomento da mentalidade cívico-militar, há um rodízio entre as Forças Armadas e Auxiliares da Capital Federal para realizar a cerimônia de substituição da Bandeira Nacional, na Praça dos Três Poderes, em Brasília (DF). A Marinha é responsável por realizar a cerimônia nos meses de julho, celebrando a sua Data Magna; em setembro, em homenagem à Semana da Pátria; e em dezembro, parabenizando o Dia do Marinheiro.

FUZILEIROS NAVAIS

Em 11 de junho de 1959, o Aviso Ministerial 1801 aprovou a lotação do embrionário Primeiro Destacamento de Fuzileiros Navais em Brasília, que deu origem ao vetor de combate da Marinha do Brasil no Planalto Central. Em 10 de agosto de 1970, eram inauguradas as atuais instalações do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília, às margens do Lago Paranoá.

CRIAÇÃO DO COMANDO DO 7º DISTRITO NAVAL

Em de 2 de abril de 1960, a Marinha verificou a necessidade de estabelecer sua representação em Brasília, visto que a cidade se tornaria um marco político, econômico, social e estratégico para o País.

Nesse sentido, foi criado o Comando Naval de Brasília que, em 10 de maio de 1966, deu origem ao 7º Distrito Naval, e em 25 de fevereiro de 1997 se tornou o Comando do 7º Distrito Naval (Com7ºDN).

Fuzileiros Navais atuam na Capital

Os Fuzileiros Navais garantem a segurança das instalações da Marinha em Brasília (DF). Os militares batedores da Companhia de Polícia do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília contribuem para a garantia da segurança nos deslocamentos de comboios militares e de autoridades que visitam a Capital Federal, com a finalidade de garantir a fluidez e a segurança no trânsito. Os Fuzileiros Navais atuam, ainda, na Garantia da Lei e da Ordem em diversas ocasiões, como: eventos esportivos (Copa do Mundo e Olimpíadas), manifestações ocorridas no Distrito Federal e a posse do Presidente da República.

O propósito dessa presença em Brasília era semelhante ao atribuído aos demais Distritos Navais: contribuir para o cumprimento das tarefas de responsabilidade da Marinha em sua área de jurisdição.

As organizações militares subordinadas ao Com7ºDN são: Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília; Centro de Instrução e Adestramento de Brasília; Hospital

Naval de Brasília; Estação Rádio da Marinha em Brasília; Capitania Fluvial de Brasília; e Capitania Fluvial do Araguaia Tocantins, sediada em Palmas (TO).

A MOLDURA LÍQUIDA DA CIDADE

Quando falamos de Brasília, não podemos deixar de citar o “artificial” Lago Paranoá. Segundo o Comandante Perlingeiro “as comportas do lago, in-



Barragem do Paranoá em 1960

dispensáveis à conclusão do que Juscelino denominou 'a moldura líquida da cidade', foram construídas em tempo recorde pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, pois havia necessidade de que estivessem prontas em setembro de 1959, antes da inauguração de Brasília. E, posteriormente, para prover segurança às embarcações que trafegariam pelo Paranoá, a Diretoria de Hidrografia e Navegação executou o balizamento dos pontos de bifurcação, com seis faróis luminosos, e elaborou duas cartas náuticas", explica.

O Lago Paranoá possui cerca de 50 km² de área e um perímetro de 80 km. A Marinha, como Autoridade Marítima Brasileira, é responsável, nos mares, rios e lagos, pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica ocasionada por embarcações.

De acordo com o Capitão dos Portos de Brasília, Capitão de Fragata Rômulo Pereira Bahia, no Lago Paranoá, especificamente, as atribuições são cumpridas por meio da Capitania Fluvial de Brasília. "Além de regularizar toda a parte documental, tanto das embarcações como dos seus condutores, a Capitania realiza ações educativas e de fiscalização em toda a área do Lago Paranoá", explica.

Sobre os meios empregados no Lago, o Capitão dos Portos informou que o número varia de acordo com a

demanda. "Em um dia normal de inspeção naval é utilizada uma de nossas embarcações com quatro militares. O número pode variar em função de eventos que estejam acontecendo no Lago como, por exemplo, o *Réveillon* e eventos náuticos, quando chega-se a utilizar quatro embarcações e até 20 militares", disse.

Além disso, a população de Brasília utiliza o Lago Paranoá como área de lazer. O Decreto nº 39.555 de 20 de dezembro de 2018 do Governo do Distrito Federal estabelece o zoneamento para utilização do Lago, cabendo destacar as zonas de uso preferencial para banho, para atividades náuticas não motorizadas e as de uso preferencial para a motonáutica.

07 de Setembro: Um feriado verde-amarelo, cheio de patriotismo e celebrações

Anualmente, em Brasília (DF), a Marinha, o Exército e a Força Aérea se unem às Forças Auxiliares e as instituições civis para celebrar a independência do Brasil. Além do tradicional desfile cívico-militar, que ocorre na Capital, a MB promove a Exposição da Semana da Pátria, levando para a Esplanada dos Ministérios mostra de equipamentos e veículos de combate, maquetes referentes ao Continente Antártico e à "Amazônia Azul", apresentação musical da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais, dentre outras atividades.

Contudo, o Lago Paranoá exige uma fiscalização firme e regular, pois o tráfego de embarcações e práticas esportivas aquáticas é intenso. De acordo com o Comandante Bahia, a receptividade às equipes durante uma inspeção naval no Lago é muito boa. "Tanto os condutores das embarcações quanto a população em geral demonstram ter ciência da importância do trabalho desenvolvido pela Marinha durante as atividades de fiscalização. As irregularidades identificadas, ou infrações, geram desde notificações até multas e apreensões das embarcações, dependendo da gravidade. O volume de delitos cometidos por aqui está dentro da normalidade se comparado a outros lagos brasileiros", conclui.

QUARTA MAIOR FROTA NÁUTICA DO PAÍS

Mesmo sem mar, a Capital Federal tem a quarta maior frota náutica do país, com mais de 50 mil embarcações inscritas em sua área de jurisdição - que envolve o Distrito Federal e Goiás.

A pesca no Lago Paranoá também é autorizada. É possível encontrar peixes como tilápias, lambaris, e traíras, evidenciando a potencialidade para a prática de atividades sociais e alimentícias, desportivas e recreativas do Lago Paranoá. 🎣



Lago Paranoá, um dos principais pontos turísticos de Brasília



Família de faroleiros

Do bisavô ao bisneto: Sanger Nelson deu continuidade a uma tradição familiar de dedicação a faróis

Por: Primeiro-Tenente Vanessa Mendonça Silva



No início do século XX, em uma época de crescente fluxo de embarcações no litoral do extremo sul brasileiro, a Marinha do Brasil planejou a construção de um farol na Barra do Chuí, no Rio Grande do Sul. O local escolhido era propriedade de João Pedro Pereira, o Joca Documento, que doou o terreno e, por conhecer as condições climáticas da região, foi nomeado o primeiro

faroleiro do Chuí, inaugurado em 24 de abril de 1910. Joca ficou no posto até 1931, quando faleceu aos 77 anos de idade, passando a vaga para o filho, João Polidoro, que, alguns anos depois, repassou ao irmão mais novo, Antônio Trinta, que ficou até 1980.

A partir daí, os que sucederam são de uma nova geração de faroleiros na família, fruto do casamento de uma das filhas de Joca. Ela teve três

filhos que seguiram a profissão. Um deles, Nelson Pereira de Lima, viveu com a esposa durante 33 anos em quase todos os faróis da costa gaúcha, e teve oito filhos. O mais velho, Sanger Nelson de Lima, foi o único a continuar a tradição familiar. Ele passou boa parte da infância sem acesso à energia elétrica e o farol era a única luz que conhecia. Isolado com a família devido à peculiaridade do serviço



Farol da Barra do Rio Grande - 1964.

(Esq. p/ dir.) Sanger Nelson de Lima, Isabel Cristina de Lima e Ana de Lima

“O amor de meu pai pelo trabalho e a história da minha família me fizeram também adorar a profissão”

Sargento Sanger Nelson

do pai, seus únicos amigos eram seus próprios irmãos. Não havia vizinhos.

Aos 18 anos, Sanger decidiu servir à Marinha, pois naquela época a função de faroleiro havia sido militarizada. Ingressou na Escola de Aprendizes-Marinheiros, em Florianópolis (SC), e, após a formação, embarcou em alguns navios. Com 23 anos, Sanger fez parte da primeira turma de faroleiros militares, formada em 1985. Com a sua transferência para a reserva, como Suboficial, em julho de 2014, após 34 anos de serviço, encerrava-se o ciclo de familiares que, por

mais de um século, dedicaram a vida a iluminar a noite dos navegantes.

Conheça um pouco mais dessa história que é o tema desta edição do **Gente de Bordo**.

Como começou a sua história com os faróis?

Com o exemplo de meu pai. Em 1962, ele guarneceu o Farol da Barra do Rio Grande. A partir daí, o acompanhei nos demais faróis pelos quais passou, até eu ingressar na Marinha em agosto de 1980, oriundo do Farol de Mostardas.

Qual sua lembrança mais marcante?

A solidão que sentia nos primeiros faróis: Barra do Rio Grande, Albardão e Capão da Marca de Fora. Esse sentimento fez parte da minha infância e com isso também havia muita falta de comunicação e informação. Só fui saber que nós, humanos, morremos como todos os seres vivos, com sete anos de idade. Demorou um tempo para que eu aceitasse essa realidade.

Seu pai, Nelson Pereira de Lima, que atuou durante 33 anos em faróis do Sul do Brasil, contou-lhe alguma história interessante de família?

Contou-me que, por ocasião da doação do terreno, (área destinada à construção do primeiro Farol da Barra do Chuí), ele e o meu bisavô sentiram no coração que a fariam porque a terra serviria à sua descendência. Tiveram a intuição de que haveria mais faroleiros na família.

Em 1982, a carreira de faroleiro foi militarizada. E você foi o primeiro militar da família. Conte como foi o seu ingresso na Marinha.

Em agosto de 1980, concentrei na Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina. Após um ano e meio, fui para o Rio de Janeiro (RJ) e embarquei nos Navios Oceanográfico “Almirante Câmara” e Hidrográfico “Sirius”. Em 1985, quando faltavam apenas três dias para iniciar o curso de eletricista, a Marinha solicitou marinheiros voluntários para a primeira turma de faroleiros militares. Eu, que havia escolhido o curso de eletricista só para poder atuar em farol, queria muito fazer parte dessa turma. Então, com o apoio do Encarregado da Cartografia na época, que sabia da minha história, fiz um requerimento ao Diretor do Pessoal Militar da Marinha, em que eu dizia ser bisneto, neto e filho de faroleiro e havia residido por 18 anos consecutivos em faróis da

A militarização da carreira de faroleiro, aprovada em 1982, teve como objetivo um melhor gerenciamento do quadro de pessoal, equivalência salarial e uniformidade dos regimes de trabalho. Isso porque a função, até então desempenhada por civis, encontrava-se em situação crítica, por causa da escassa remuneração, falta de perspectiva profissional e quantidade de vagas em aberto.



Nelson Pereira de Lima, pai de Sanger, no Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego, em 1964

“Meu pai costumava dizer: ‘por mais que hoje o navegante esteja rodeado de equipamentos eletrônicos que o podem auxiliar, só se sente realmente seguro quem avista o lampejo de um farol’ ”

Suboficial Sanger Nelson

Marinha. Meu esforço valeu a pena, ele me ouviu e então eu ingressei na turma de faroleiros.

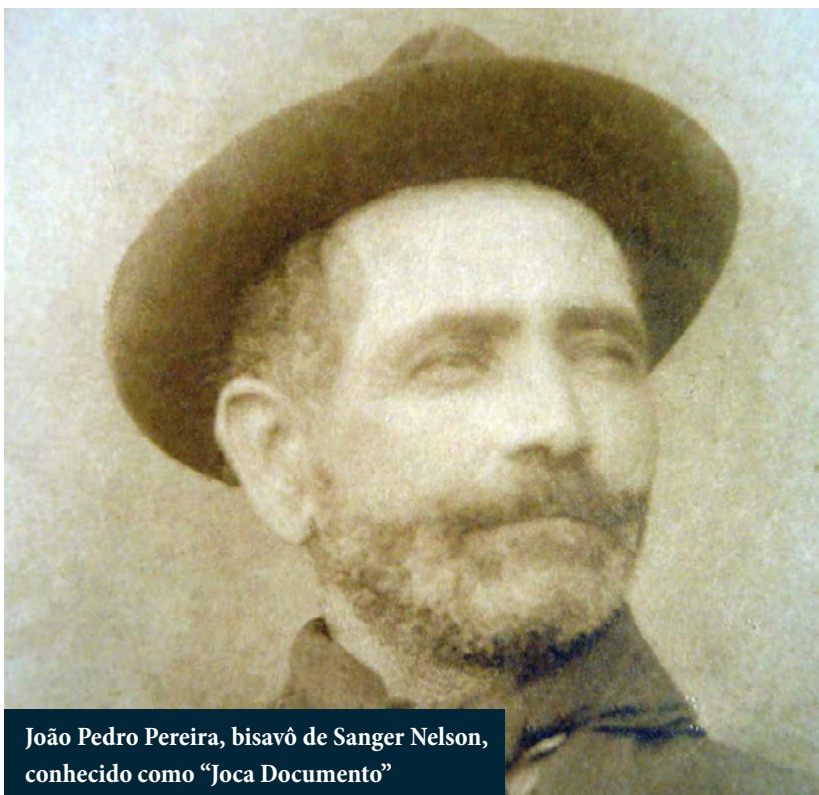
Em quais faróis você atuou?

Antes de ingressar na Marinha, acompanhei meu pai nos faróis de

Barra do Rio Grande, Albardão, Capão da Marca (Lagoa dos Patos), Barra do Chuí e Mostardas. Como militar, na profissão, atuei no farol da Ilha da Paz, Mostardas, Barra do Rio Grande, Barra do Chuí e Rádio Farol Tramandaí.

Qual foi o momento mais marcante da sua carreira?

Servir com o meu pai. O prêmio dos prêmios que me foi concedido. Os melhores quatro anos da minha carreira, de 1992 a 1996, foram servindo com o meu pai no Farol de Mostardas, no Rio Grande do Sul.



João Pedro Pereira, bisavô de Sanger Nelson, conhecido como “Joca Documento”

Você acredita que ser faroleiro foi uma imposição do destino? Em algum momento pensou em seguir outra profissão?

Nunca pensei em seguir outra profissão. Desde que me entendo por gente o farol é minha vida. Só poderia ser faroleiro. É o que sempre quis.

Que conselhos você daria a quem quer seguir a carreira de faroleiro?

Eu diria que é preciso dedicação. A vida no farol requer comprometimento e com isso abdicamos de muitas coisas. É uma vida mais isolada, sem muitos contatos sociais. Quem opta por esse caminho precisa estar ciente disso. Mas, ao mesmo tempo, é muito gratificante saber que estamos levando luz e segurança às embarcações. ⚓

Memória Urbana: logradouros que homenageiam a Marinha

Catalogando locais para preservar a história do País

Por: Primeiro-Tenente Luciano Franklin de Carvalho e
Primeiro-Tenente Luiz Otavio Vieira Ferreira



Barão de Melgaço (MT), município rebatizado pelos atos heroicos de Almirante Leverger

As vitórias de heróis navais, que obtiveram triunfo em grandes batalhas, são motivo de orgulho não só para marinheiros, mas também para todo brasileiro. As homenagens aos grandes homens do mar e à Marinha podem ser vistas em diversas regiões, por meio de nomes de monumentos, praças e até de municípios, como é o caso da cidade de Barão de Melgaço, no sul do Estado de Mato Grosso. O local, que possui 10 mil habitantes, carrega o título honorífico dado por D. Pedro II ao

Almirante Augusto João Manoel Leverger. Esse é apenas um exemplo de local que faz alusão à Marinha. Entretanto, o reconhecimento poderia estar fadado ao esquecimento, pois, até pouco tempo, não era raro encontrar ruas e bairros com nomes de almirantes, oficiais ou praças sem que a própria Força soubesse.

Com o objetivo de catalogá-los, o Comando de Operações Navais, na figura de seu então Comandante, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel, implementou um programa

de listagem de logradouros e locais que homenageiam a Marinha. A iniciativa abarca todos os nove Distritos Navais e tem por finalidade preservar a história naval por meio de dois dos maiores legados de uma sociedade: a cultura e a memória de seus heróis.

Para o Almirante Puntel, o programa é parte essencial dos esforços para a preservação da memória e da identidade brasileiras. “Esses locais e monumentos precisam ser preservados, pois guardam lembranças

BARÃO DE MELGAÇO

Nascido na França e naturalizado brasileiro, Lerverger teve uma atuação política importante na região, sendo governador de Mato Grosso em cinco ocasiões. Os atos heróicos na Guerra do Paraguai e as qualidades como historiador, geógrafo, pesquisador e escritor foram reconhecidas por meio de bustos, ruas e um casarão em Cuiabá (MT), local tombado desde 1988 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que atualmente sedia a Academia Mato-Grossense de Letras e o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso.



Desde que a ação teve início, em 2017, a Marinha do Brasil já identificou mais de mil locais (ruas, travessas, becos, monumentos, praças e escolas) que homenageiam a Força e seus militares

e informações essenciais para o desenvolvimento da mentalidade marítima brasileira”, afirma.

COMO FUNCIONA

Uma vez identificados os logradouros, a Marinha estabelece contato com os setores responsáveis nas administrações municipais, estaduais e federais, no sentido de assegurar a adequada manutenção e preservação. De acordo com o Almirante Puntel, para que o esforço de conservação surta efeito é preciso que as capitânicas dos portos, bem como delegacias e agências visitem, anualmente, os respectivos locais catalogados, visando contribuir para a identificação de itens que necessitem de manutenção, a fim de informar os órgãos responsáveis. Desde que a ação teve início, em 2017, a Marinha do Brasil já identificou mais de mil locais (ruas, travessas, becos, monumentos, praças e escolas) que homenageiam a Força e seus militares.

UM TRABALHO DE MUITAS MÃOS

A catalogação é complexa. No Comando do 5º Distrito Naval, a iniciativa envolveu 21 militares de diferentes organizações militares

da região, oriundos dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Atualmente, para manter atualizado o catálogo do comando, são empregadas dez pessoas.

CERIMONIAL À BANDEIRA NACIONAL

Na Rua Almirante Frontin, em Ladário (MS), localizada em frente ao pórtico do Comando do 6º Distrito Naval, é realizado, mensalmente, o Cerimonial à Bandeira narrado, que tem o objetivo de despertar o espírito cívico da população. O ato é uma

tradição em todas as organizações militares da Marinha e ocorre às oito horas da manhã, quando a Bandeira Nacional é hasteada, e ao pôr do sol, quando ela é arriada.

PRAÇAS RESTAURADAS

Durante o trabalho de busca por monumentos e locais associados à Força, o Comando do 7º Distrito Naval localizou, na cidade de Goiânia (GO), a Praça “Almirante Tamandaré” que, na ocasião, encontrava-se deteriorada. Em parceria com a prefeitura,



Cerimônia da revitalização da Praça “Almirante Tamandaré”, em Goiânia (GO)

CURIOSIDADES

- No Panteão “Almirante Tamandaré”, localizado em Rio Grande (RS) e inaugurado em 1994, estão enterrados os restos mortais do Almirante Joaquim Marques Lisboa; de sua esposa, Maria Eufrásia Lisboa; do Almirante Joaquim Francisco de Abreu; do Comandante Felinto Perry; e da Senhora Pulcena Dias, mãe do Marinheiro Marcílio Dias. A área, rodeada por figueiras centenárias, é conhecida como “Praça dos Heróis Navais” e serve de palco para muitas cerimônias do 5º Distrito Naval.
- Ao contrário do que muitos imaginam, o município de Tamandaré (PE) não é a cidade natal do Patrono da Marinha. Ele era natural de Rio Grande (RS). A honraria e denominação foram dadas por D. Pedro II que, ao nomeá-lo Marquês de Tamandaré, associou o episódio no qual o militar havia pedido para levar para o Rio de Janeiro (RJ) os restos mortais de seu irmão, que estavam no pequeno vilarejo de Tamandaré.
- Diversas ruas no Brasil levam nomes de heróis navais, como é o caso da Avenida Almirante Barroso, uma das mais importantes vias de entrada e saída da cidade de Belém (PA).

o local foi revitalizado e reinaugurado no aniversário da cidade, em outubro de 2018. Durante o evento, houve ainda o descerramento do busto do Almirante Tamandaré, que contou, em sua base, com a inscrição: “Esta praça chama-se Almirante Tamandaré como referência do povo de Goiânia à coragem e à glória da Marinha brasileira, da qual é ele o símbolo mais alto”.

Em dezembro de 2019, o Comando do 4º Distrito Naval realizou a revitalização da Praça “11 de Junho”, que homenageia a Data Magna da Marinha, localizada em Belém (PA). Na ocasião, foi descerrada uma placa, confeccionada especialmente para o busto do Almirante Francisco Manoel Barroso da Silva.

OS MAIS HOMENAGEADOS

Os nove Distritos Navais disponibilizam, em suas páginas na internet, a catalogação realizada em suas áreas. Com tanto trabalho e esforço conjunto, foi possível evidenciar algumas curiosidades. Entre as autoridades mais lembradas, o Marquês de Tamandaré ocupa o primeiro lugar. Em seguida, aparecem o Almirante Francisco Manoel Barroso da Silva, o Barão do Amazonas, e o Imperial Marinheiro Marcílio Dias. Há ainda mais



Praça “11 de Junho”, em Belém (PA)

de um município no sul do País que leva o nome do Patrono da Marinha do Brasil: Almirante Tamandaré (PR) e Almirante Tamandaré do Sul (RS).

QUEM É O RESPONSÁVEL POR DAR NOMES A RUAS NO BRASIL?

Essa é uma das responsabilidades da Câmara dos Vereadores ou da Prefeitura. Embora seja uma competência municipal, qualquer pessoa pode propor um nome aos órgãos.

A Lei Federal número 6.454 estabelece alguns critérios para que

alguém possa ser homenageado em nomes de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos. Em todo território nacional, fica proibido, por exemplo, atribuir o nome de uma pessoa viva às vias públicas. Também é vedado homenagear alguém que tenha ligação com a mão de obra escrava. Cada município pode impor outras regras adicionais, como é o caso da cidade de São Paulo (SP), onde não é permitido batizar ruas com o nome de pessoas que violaram os Direitos Humanos. ↴



Comunicação por bandeiras

Código Internacional de Sinais permite a troca de mensagens entre embarcações e portos para garantir a segurança da navegação e da vida humana no mar

Por: Primeiro-Tenente Ana Carolina Freitas de Oliveira e Primeiro-Tenente Tássia Camila Navarro dos Santos



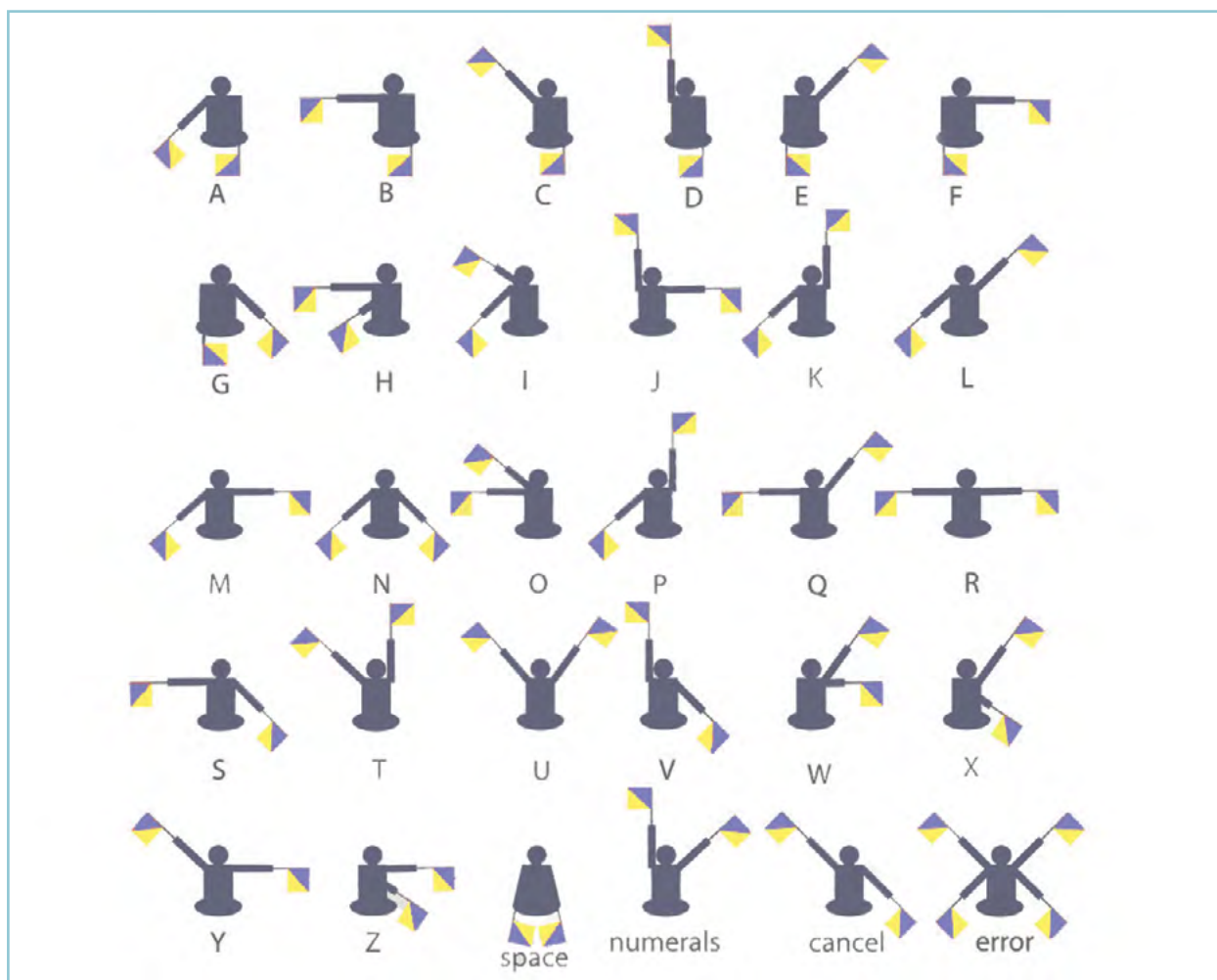
Em tempos em que, cada vez mais, o real dá lugar ao virtual e quando é quase inimaginável abrir mão da tecnologia para se comunicar, ainda resistem formas simples de trocar informações, capazes de ultrapassar barreiras, como diferentes idiomas, e que permitem a eficiência no processo comunicacional. Uma das tradições mais fortes das Marinhas de todo o mundo é a “Comunicação por Sinais”, velha conhecida de todo bom marinheiro.

No porto ou no mar, bandeiras podem indicar um pedido de socorro ou avisar que há um exercício em andamento. O sistema, estabelecido por convenções internacionais, é uma especialidade de militares que se formam como “sinaleiros” e são responsáveis pela função a bordo.

CÓDIGO INTERNACIONAL DE SINAIS

O Código Internacional de Sinais (CIS) regulamenta o uso de sistemas de sinalização (óptica, fonética,

radiotelefônica e radiotelegráfica) e permite a transmissão de mensagens essenciais, independentemente da língua falada. É composto por 26 bandeiras alfabéticas quadrangulares, significando uma letra cada uma; dez galhardetes numéricos (tipo de bandeira que representa os números de zero a nove); três cornetas substitutas e um distintivo do CIS para ser içado antes da resposta à mensagem recebida. Todas as bandeiras alfabéticas, com exceção da letra “R”, significam



Sinalizadores de semáforo

uma mensagem diferente. É possível, também, fazer uma combinação de flâmulas içadas, sendo lidas do topo para a base.

Em regra, os sinais do CIS se referem à segurança da navegação e da vida humana no mar. Cada sinal representa um significado completo, o que harmoniza a interpretação e facilita as comunicações internacionais. Podem indicar desde o tipo de embarcação ou carga até a solicitação de ajuda em momentos de urgência.

SINALIZADOR DE SEMÁFORO

É um sistema de comunicação internacional pelo qual são feitas letras e números por meio de um homem que segura duas bandeiras. Cada posição tem um significado

diferente. Seu uso só é possível durante o dia e com bandeiras de cores que contrastem com as da natureza. Os estandartes medem cada um 45 x 45 centímetros, divididos em dois triângulos de diferentes cores.

A “FAINA” NOS NAVIOS DE GUERRA

O Suboficial Antonio Carlos Ferreira Gomes é a praça mais antiga da Marinha do Brasil e é, também, sinaleiro. Segundo Gomes, a profissão é essencial para garantir a segurança da tripulação, pois existem várias situações de riscos em um navio, como incêndios, atividades com munição, transferências de combustíveis, entre outras. “O sinaleiro é o responsável por informar essas situações, por meio de sinais de bandeiras padronizados”, explica.

A rotina do militar dessa especialidade a bordo de um navio, segundo Gomes, é bastante diversificada. Ele é o responsável por dar o sinal para o cerimonial à Bandeira e, também, quando a embarcação está navegando, é ele quem faz os cálculos para saber o momento exato do nascer e pôr do sol. O sinaleiro é responsável, ainda, pela verificação de qualquer movimentação de embarcações próximas a sua para o cumprimento de honras previstas no Cerimonial da Marinha. “A sua atenção também é voltada a qualquer sinal por bandeira nos mastros dos navios próximos ao seu, pois pode ser um pedido de socorro. Em algumas embarcações o sinaleiro também auxilia na navegação, fazendo as marcações nas cartas náuticas”, salienta.

Código	Bandeira	Significado	Código	Bandeira	Significado
A (Alfa)		Mergulhador na água, mantenha-se afastado	N (November)		Não, não concordo
B (Bravo)		Transporte de carga perigosa	O (Oscar)		Homem ao mar
C (Charlie)		Sim, afirmativo, concordo	P (Papa)		Todas as pessoas embarcadas devem regressar a bordo porque o navio vai sair
D (Delta)		Mantenha-se afastado, estou manobrando com dificuldades	Q (Quebec)		O estado sanitário de meu barco é bom
E (Echo)		Estou guinando para boreste	R (Romeu)		(sem significado quando içada isoladamente)
F (Foxtrot)		Estou à deriva, comunique-se comigo	S (Sierra)		Estou dando ré
G (Golf)		Solicito prático (ou estou arrastando redes quando içada por barcos de pesca)	T (Tango)		Mantenha-se afastado; estou arrastando rede em paralelo
H (Hotel)		Tenho prático a bordo	U (Uniform)		Você se dirige para um perigo
I (India)		Estou guinando para bombordo	V (Victor)		Solicito auxílio
J (Juliet)		Mantenha-se bem afastado de mim. Tenho incêndio a bordo e tenho carga perigosa a bordo ou estou com vazamento de carga perigosa	W (Whiskey)		Solicito assistência médica
K (Kilo)		Desejo me comunicar com você	X (Xray)		Suspenda a execução do que está fazendo e observe meus sinais
L (Lima)		Pare imediatamente seu barco	Y (Yankee)		Estou arrastando o meu ferro (Âncora)
M (Mike)		O meu barco está parado e sem seguimento	Z (Zulu)		Solicito rebocador. (Quando feita por barcos de pesca operando nas proximidades de áreas de pesca, significa "estou lançando redes")

Também sinaleiro, o Suboficial Francisco José Braga da Hora lembra que escolheu a especialidade em sua viagem de instrução. “Ainda na Escola de Aprendizes-Marinheiros, a minha viagem de instrução foi no Navio de Transporte de Tropas “Ary Parreiras”. Lá, vi os sinaleiros transmitindo mensagens por bandeiras e foi nesse momento que tomei minha decisão e pedi para cursar Sinais. Foi uma escolha que, hoje, depois de 34 anos de

Marinha, considero perfeita. Sinto muito orgulho, pois sei da importância dessa especialidade a bordo”, afirma.

Braga destaca o trabalho de previsão do tempo exercido pelos sinaleiros, que são responsáveis, também, por fazer as cartas sinóticas de previsão do tempo recebidas em viagens pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM). “Isso leva a embarcação para um rumo seguro, assim como içar os sinais certos

para os navios de uma esquadra em operação no mar, ou receber as mensagens corretamente dos componentes do grupo”, ressalta.

Um dos momentos onde o Suboficial Braga conta que se sentiu mais realizado em sua especialização foi quando recebeu mensagens por semáforos (bandeira do sinaleiro) de nações amigas em inglês, francês e espanhol. “Achei o máximo que recebi a mensagem completa”, diz. ⚓

Nós também somos uma nação marítima

O conceito “Amazônia Azul” na construção da identidade marítima brasileira

Dr. Vinicius Mariano de Carvalho



Em um dos painéis em exposição no *Imperial War Museum*, em Londres, Inglaterra, vê-se um cartaz com a seguinte citação de Erskine Childers, autor de *The Riddle of the Sands*, escrito em 1903: “*We’re a maritime nation – we’ve grown by the sea and live by it; if we lose command of it we starve.*”

Talvez essa pequena frase resume bem o que quer dizer uma consciência marítima nacional, que vá além das preocupações daqueles profissionais navais ou marítimos e incorpore a própria identidade de nação. Em uma perspectiva de

comunicação estratégica, a frase é exemplar porque de fato se faz emblemática de dilemas de uma grande estratégia e apela para um comprometimento amplo em manter o comando e controle dos mares.

A frase pode ser empregada para muitas outras nações e não apenas ao Reino Unido. O Brasil, particularmente, poderia definir-se também como uma *‘maritime nation’*. A realidade histórica e geopolítica do país permite isso.

Buscando alertar a sociedade sobre a importância estratégica desse imenso espaço marítimo, a

Marinha do Brasil criou o conceito de “Amazônia Azul”, com o objetivo de conscientizar a população brasileira quanto ao imenso patrimônio existente nas águas e à imperiosa necessidade de protegê-lo e preservá-lo, para que o País possa garantir a posse sobre esse tesouro incalculável. A Marinha do Brasil é fundamental na proteção deste espaço geográfico e seus recursos, já que acumula, além das funções típicas de uma marinha de guerra, a tarefa constabular de guarda costeira, a de autoridade portuária e também desempenha funções de desenvol-

vimento científico e tecnológico e ações para o desenvolvimento do País.

Criar uma consciência marítima nacional, fazer com que o Brasil se entenda como uma *'maritime nation'* e partilhe da responsabilidade pelos recursos disponíveis no mar torna-se, portanto, um fator de sucesso estratégico fundamental para a Marinha do Brasil e a criação do conceito de "Amazônia Azul" é um elemento particular de comunicação estratégica com esse objetivo.

Neste sentido, o conceito de "Amazônia Azul" funciona como uma ferramenta de comunicação estratégica, com o objetivo de consolidar uma consciência marítima e, conseqüentemente, de construir uma narrativa de grande estratégia que incorpore o Poder Marítimo como fundamental para o Brasil. O conceito, como vem sendo empregado, dialoga com princípios de estratégia marítima e Poder Marítimo.

O historiador naval Andrew Lambert, em um de seus últimos

livros, *"Seapower States. Maritime culture, continental empires and the conflict that made the Modern World"*, distingue *"sea power"* de *"seapower"*, reforçando o quanto este último não é apenas manifestações de poder no mar, mas refere-se a Estados cujas identidades são totalmente conectadas com o mar. Diz, literalmente, Lambert: *"These states are disproportionately engaged with global trade, unusually dependent on imported resources, and culturally attuned to maritime activity. Seapower identity remains a question of national engagement with the sea, a definition reserved for states that are inherently, and even existentially, vulnerable to the loss of control over sea communications. As the concept includes mythology, emotion and values it is not capable of accurate calculation."* (Lambert, 2018: 7)

O conceito de "Amazônia Azul" é, de certa maneira, uma ferramenta de comunicação estratégica fundamental para a consolidação da

ideia de que o Brasil é também um *"seapower"*, como explica Lambert, e seu uso vem contribuindo para a redefinição da percepção estratégica do mar para a identidade nacional brasileira.

Consciente da dificuldade de mensuração da eficácia desse conceito, já que como bem adverte Lambert, isso implica em mitologias, emoções e valores, não irei fazer uso de nenhum dado quantitativo, mas apenas procurar evidenciar como em um momento crítico nacional, o conceito de "Amazônia Azul" evidenciou uma mudança de cultura relativa à consciência marítima no Brasil.

No segundo semestre de 2019, as manchas de óleo que começaram a aparecer na costa brasileira impressionaram por sua dimensão geográfica, temporal e ambiental. Por meses, praias, mangues e ilhas em uma extensão que chegou a atingir 4 mil quilômetros de costa foram contaminadas por óleo. A Marinha do Brasil prontamente



Brasil também é um *Seapower*:
Estado cuja identidade é conectada com o mar



Incidente de derramamento de óleo na costa brasileira, ocorrido em 2019

reagiu com o estabelecimento do Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA), envolvendo diversos órgãos e instituições com capacidades e responsabilidades na neutralização dos danos causados, tais como a Agência Nacional de Petróleo, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a Polícia Federal, entre outros.

Além disso, a Força cooperou com organismos internacionais e com a comunidade científica, com fins de elucidar a origem do óleo e os responsáveis por tamanho crime. Foi marcante ainda a comoção popular e a mobilização de voluntários apoiando na tarefa da limpeza das praias.

Desde uma perspectiva de comunicação estratégica, a Marinha do Brasil atuou de forma eficaz e coerente. Ao nomear a toda a operação de “Amazônia Azul”, colocou em evidência o quanto esse conceito reflete uma realidade estratégica fundamental para o país. Entendendo comunicação estratégica como o uso de palavras, ações, imagens ou símbolos de maneira a

influenciar atitudes e opiniões em determinadas audiências, pode-se perceber o quanto a Marinha do Brasil foi capaz de valer-se desse dramático crime para sensibilizar diversos atores no Brasil da necessidade de se reforçar a imanente identidade marítima brasileira, de forma a se avançar em uma clara estratégia marítima nacional que de fato reflita o Poder Marítimo brasileiro.

O conceito “Amazônia Azul”, no contexto brasileiro, ganhou dimensões, portanto, que vão além de uma simples marca de propaganda, mas de fato está provocando uma mudança de atitudes e percepções em relação ao significado estratégico do mar para o país. Além disso, como um instrumento de comunicação estratégica, o conceito vem logrando fomentar o desenvolvimento da consciência marítima nacional, tanto em atores governamentais quanto na sociedade brasileira como um todo, bem como projetando essa ideia internacionalmente.

Enfim, “Amazônia Azul” parece representar uma ferramenta de co-

municação estratégica eficaz e com propensões a fundamentar uma estratégia marítima mais robusta por parte do Brasil. Sua eficiência será comprovada com sua sustentação em uma grande estratégia nacional, que busque de fato fazer do Brasil uma *maritime nation*, com toda sua consciência, um *seapower*, com todo o seu potencial. 🇺🇵

Dr. Vinicius Mariano de Carvalho

Professor de Estudos Brasileiros no
Brazil Institute do King's College London



Um mar de riquezas

A Economia Azul desponta como a nova fronteira da economia mundial. Ela se baseia no uso sustentável dos oceanos e seus recursos, voltado ao crescimento econômico, à segurança alimentar, à geração de empregos e à preservação do meio ambiente marinho.

E C O N O M I A





CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA