



O SERVIÇO DE SOCORRO E SALVAMENTO MARÍTIMOS NA MARINHA DO BRASIL

Gilberto Roque Carneiro

Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono de nossa Marinha, Comandando o Vapor *D. Afonso*, após lutar contra o mau tempo durante toda a noite de 5 de maio de 1849, conseguiu passar o cabo de reboque e conduzir a fundeadouro abrigado a nau portuguesa *Vasco da Gama*. Foi o primeiro salvamento marítimo de repercussão externa de que se teve notícia no Brasil.

Muitas histórias semelhantes são contadas quando velhos marinheiros se reúnem para lembrar suas emoções mais fortes vividas no mar. O relato dessas experiências, sempre exploradas pela imprensa na época em que ocorrem, tem servido para criar no público externo uma imagem positiva em relação à Marinha e ao mar.

Os rebocadores de alto-mar *Trítão*, *Tridente* e *Triunfo*, incorporados nos EUA em 1947, ainda estão no serviço ativo prestando relevantes serviços à Nação. Consignava em O/S recentemente, um de seus Comandantes, ao transmitir o Comando: "procurei cumprir todas as tarefas com o máximo de honestidade, entusiasmo e dedicação. Foram, entretanto, as atividades de Socorro e Salvamento, especialmente aquelas ligadas à Salvaguarda de Vida Humana no Mar, que mais me sensibilizaram..."

Nas três últimas décadas dez Corvetas da classe *Imperial Marinho*, de procedência holandesa, juntaram-se aos rebocadores e, adaptadas para as tarefas de Socorro e Salvamento entre tantas outras, vêm se desincumbindo com invulgar tenacidade.

O Brasil, a 17 de junho de 1960,

tornou-se signatário da "Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar", cabendo à Marinha a responsabilidade pelo Socorro a pessoas em perigo no mar ao longo de nossa costa, pela promoção da segurança da navegação marítima e pela prestação de assistência, salvamento e resgate de pessoal e/ou material. Em decorrência de tal compromisso, e de outros dispositivos da legislação federal, passou a atuar nesta atividade por imposição legal, procurando sempre não desestimular a iniciativa privada.

O Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (SALVAMAR) foi criado em 1970, a cargo do Comando de Operações Navais, visando a necessária supervisão e coordenação das operações SAR, controladas operativamente pelos Distritos Navais.

É da mesma época o Decreto-lei que aumentou para duzentas milhas o limite de nosso mar territorial. Em conseqüência, a Patrulha Costeira indispensável ao exercício da soberania sobre a vasta área marítima adjacente ao nosso litoral, veio sobrecarregar ainda mais os nossos escassos meios para o Socorro e Salvamento Marítimos.

Dizia na mesma O/S aquele Comandante de rebocador: "não me lembro de ter operado este navio nas múltiplas viagens dos treze meses de Comando, sem restrições operativas. Nosso *Tritão* possui, atualmente, limitações materiais, que seus trinta e três anos de incorporação à MB não nos permitem mais esconder. Justamente por isto entendo que o trabalho dos

homens que lhe dão alma além de enobrecido, é gratificante. Tão difícil quanto perigoso! Lutamos como possível para confeccionar sobressalentes que não mais estão disponíveis..."

A alta administração naval já de há muito percebera a necessidade de renovar nossos navios de socorro. E já constavam no Plano de Reparelhamento da Marinha Rebocadores a serem construídos no Brasil, com projeto nacional. Tal nacionalização é mandatória e deve crescer na medida em que sejam atendidos os requisitos operativos indispensáveis. E não podemos descuidar de manter sua continuidade, como incentivo ao setor privado, mediante o estabelecimento de programas de longo prazo, que lhe possibilite planejar os investimentos e assegurar a sua rentabilidade. Evitaremos assim a perda da experiência adquirida.

Infelizmente, entretanto, a inexorabilidade da baixa de grande número de nossas unidades combatentes, prevista para breve, não permitiu ainda que a prioridade de renovação dos meios flutuantes chegasse aos navios de socorro, face à escassez de recursos alocados à MB. Cogita-se da modernização das Corvetas *Imperial Marinho*, cuja velocidade baixa não lhes proporciona um desempenho eficaz em Patrulha Costeira. Sua atuação no Salvamento Marítimo, que valoriza a potência dos motores em detrimento da velocidade, será, no entanto, ainda mais degradada.

As atividades de Socorro e Salvamento Marítimos, e outras que

também não constituem a principal razão de ser da Marinha, são executadas pela MB na medida em que sua participação é necessária em decorrência de nosso estágio de desenvolvimento. A Política Básica da Marinha preconiza o desenvolvimento progressivo de serviços que possam ser absorvidos por entidades civis. Uma de suas diretrizes é examinar a viabilidade e oportunidade de passar o Socorro e Salvamento Marítimos para a iniciativa privada. Este processo de transição não deverá acarretar, entretanto, conseqüências adversas ao país. Verifica-se, destarte, que o interesse de nossos empresários em investir no setor não é o desejado. É grande o risco e o retorno do investimento não é garantido. Não ser nas áreas dos 1º e 5º DN, onde já há atividade privada nesse setor, nossos armadores dependem da Marinha para eventuais salvamentos. Frequentemente recorrem a companhias estrangeiras. Quantas e quantas vezes já assistimos irritados reboques de e para nossos portos com outras bandeiras! E isto acontece por dois motivos principais. O primeiro se situa na falta de credibilidade na MB, face à obsolescência do material. Depois esbarra numa legislação de cobrança que já está a merecer um exame minucioso.

No ano passado, face à difícil conjuntura, não desperdiçamos a oportunidade de modernizar nossos navios de salvamento. Adquirimos dois rebocadores de alto-mar do tipo TUG/SUPPLY VESSEL, oferecidos pela firma Superpesa Transportes Marítimos Ltda., cons-

truídos no Japão em 1976. Incorporados com os nomes de *Almirante Guilhem* e *Almirante Guilhobel*, estão sendo adaptados para emprego em Socorro e Salvamento, já que se destinavam originariamente ao reboque e ao abastecimento de plataformas de petróleo em alto-mar. Tais rebocadores vieram melhorar, sensivelmente a função logística salvamento na MB. Estão, entretanto, com seus 7.200 HP de potência, superdimensionados para reboque aos navios de nossa Esquadra. A sua aquisição está a indicar uma ligeira modificação nas diretrizes para esta tarefa subsidiária. Dentro da filosofia de que atividades não militares, de interesse extra-Marinha, sejam cobertas efetivamente pelos interessados, e da necessidade de obter recursos adicionais para a MB, somos francamente favoráveis à entrada firme na concorrência às companhias estrangeiras, que vêm ao nosso litoral rebocar plataformas de grande tonelagem, principalmente para a PETROBRAS.

Para isto torna-se necessário agilizar nossa regulamentação de cobrança (INSOSALMA). A exigência do depósito antecipado tem suas origens no passado, quando alguns armadores não honraram os compromissos com a MB, após terem seus navios salvos. Hoje, entretanto, com a inflação de três dígitos e as facilidades de investimentos a curtíssimo prazo no *open market*, tal exigência pode conduzir à perda pela MB de rentáveis contratos. Além disto há outro aspecto. A espera pela formalização do depósito condiciona os Coman-

dantes, inibindo-os na tomada de decisão em momentos cruciais. Negá ao Comandante do navio de socorro uma de suas necessidades mais vitais, a de decidir por conta própria. Alguns navios foram encailhados na nossa costa, e os armadores retardaram as formalidades exigidas pela MB o tempo suficiente para que não pudessem ser salvos. Mais tarde, soube-se que estavam cobertos por vultosos e compensadores seguros. A prova mais eloqüente deste procedimento ilegal é o mercante grego *Maltezas*, que jaz nas areias da Praia do Gi em Santa Catarina. -

Há dias atrás o Ministro da Marinha assinou aviso desvinculando o combustível das cobranças previstas nas INSOSALMA. Empregando navios potentes como o *Almirante Guilhem* e o *Almirante Guilhobel*, que consomem três vezes mais que os outros meios, não era mais admissível cobrar apenas por dia de emprego. Óleo à parte a cobrança ficou mais coerente, mas na nossa opinião longe ainda da ideal. Por que não aplicar o conceito do "no cure, no pay" aceito internacionalmente? Convenhamos que não é justo pagar por um salvamento mal sucedido ou até não realizado. O argumento de que nossos meios estavam obsoletos e que o insucesso não podia ser pago pela Marinha, perdeu a validade. Além disto a cobrança por dia de emprego deixa transparecer o temor pelo fracasso. E da nossa competência nós mesmos não devemos duvidar. Principalmente quando as pessoas envolvidas nessa atividade repetem seguidamente

que competência não falta ao nosso pessoal. Costumam até freqüentar nossos cursos de adestramento.

Ao retornarmos ao Cais da Portuguesa, assumindo o comando do rebocador *Tritão*, em 1979, reencontramos entre os subalternos velhos conhecidos de dez anos antes, quando servimos no *Triunfo*. São marujos que se especializaram por vontade própria no Socorro e Salvamento Marítimos, acostumados com as realizações das fainas realmente marinheiras. Na assinatura de um contrato de reboque entre a ECEX e o 1º DN, de uma de suas plataformas, ouvimos dos diretores da CIA a gratificante declaração, de que preferiam pagar mais caro à Marinha porque sabiam que aqui o serviço seria realizado com mais responsabilidade e sobretudo com mais competência. Certamente eles desconheciam que meu navio estava limitado aos 1.000 HP de potência, e nunca chegaram a saber que passamos uma noite inteira tentando sair da Baía da Ilha Grande, com vento e mar pela proa, e mesmo à toda força desenvolvíamos velocidade zero e até negativa nas rajadas mais fortes. Felizmente o vento diminuiu de manhã e foi possível prosseguir no reboque e concluí-lo com sucesso. Nossa abnegada tripulação sabe, todavia, a custa de que risco e sacrifício. Exemplos deste tipo enriquecem os arquivos de socorro dos Distritos Navais.

Considerando que as Marinhas existem para, entre outras atribuições, contribuir para o desenvolvimento do país e segurança da navegação. Considerando que temos

SOCORRO NO MAR



... dê o alarme

- salvamar
- capitaniae dos portos
- delegacias das capitaniae dos portos
- agências das capitaniae dos portos
- estações costeiras
- estações sudepa
- estações iates-clubes
- delegacias de polícia
- navios
- barcos pesqueiros, etc.

compromissos internacionais a cumprir. Considerando que não nos desvincularemos numa do Socorro e Salvamento Marítimos, pois, embora sejam rotulados como tarefas subsidiárias, na realidade se constituem em atividades pertinentes às Operações Navais. Considerando a conveniência econômica e política de conferir ao material um índice de nacionalização crescente, compatível com as possibilidades brasileiras. Considerando que já existe na DEN um projeto nacional, de Rebocador de Alto-Mar na faixa dos 3.000 HP, e que nossos estaleiros são perfeitamente capazes de executá-lo, entendemos que é altamente recomendável não abandoná-lo. Mesmo com a incorporação emergencial dos dois excelentes rebocadores *Almirante Guilhem* e *Almirante Guilhobel* acreditamos que aqueles, nacionais, atendem mais às nossas necessidades operativas e econômicas.

O SALVAMAR está bem organizado administrativamente e operativamente. Carecia de comunicações confiáveis, o que foi resolvido com a modernização recente dos equipamentos das redes operativas. Falta atuar na outra ponta, ou seja substituir os meios obsoletos.

E assim os Comandantes de rebocador não poderão mais encerrar suas O/S como aquele já citado duas vezes no presente trabalho e que, por coincidência, é o próprio autor: "que os mares tranquilos ou tempestuosos, que as tarefas elementares ou espinhosas, continuam sendo o quadro onde o *Tritão* e sua gente hão de mostrar,

sem alarde, tudo o que valem homens da Marinha do Brasil, em especial os que militam no Socorro e Salvamento Marítimos"

Navios do Salvamar

Para atender a qualquer chamado de socorro ou de salvamento, o Salvamar conta com diversos navios, corvetas e rebocadores, como abaixo especificado:

Corvetas



V-15 Imperial Marizheico



V-16 Iguaçu



V-17 Itirapina



V-18 Forte de Coimbra



V-19 Caboto



V-20 Angostura



V-21 Bahiana



V-22 Moatim



V-23 Purus



V-24 Solimões

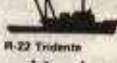
Rebocadores



R-21 Tritão



R-24 Almirante Guilhem



R-22 Tridente



R-25 Almirante Guilhobel



R-23 Triunfo

© Serviço de Relações Públicas da Marinha

Bibliografia

- BRASIL. Escola de Guerra Naval EGN-215A — Guia para Elaboração de Teses e Monografias. Rio de Janeiro, 1981.
- BRASIL. Escola de Guerra Naval FI-219 — Guia para a Elaboração de referências Bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.

3. BRASIL. Ministério da Marinha. *ComOpNav-350-A — Instruções para Socorro e Salvamento Marítimos (INSOSALMA)*. Rio de Janeiro, 1978.
4. BRASIL. Ministério da Marinha. *Doutrina Básica da Marinha*, 1979.
5. BRASIL. Ministério da Marinha. *Política Básica da Marinha*, 1980.
6. FERREIRA, Luiz Leal. Vice-Almirante. *A atuação do 4º DN*. Palestra no CIABA, Belém, para o CEM/81 em 05/08/81.
7. FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. Almirante-de-Esquadra. *Marinha: Atualidade e Perspectivas*. Conferência na EGN em 28/04/81.
8. FREITAS, Fernando Mendonça da Costa. Vice-Almirante. *A Atuação do 5º DN*. Palestra na EGN em 22/07/81.
9. KARAM, Alfredo. Vice-Almirante. *A Atuação do 1º DN*. Palestra na EGN em 17/07/81.
10. ROSA, Dilmir de Vasconcelos. Vice-Almirante. *A Atuação do 2º DN*. Palestra no ComCos, Salvador, para o C-CEM/81 em 31/07/81.
11. SANTOS, Aloysio Ferreira dos. Vice-Almirante (EN). *Desenvolvimento, Projeto e Construção de Plata-*

formas na MB. Palestra na EGN em 18/05/81.

12. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Contra-Almirante. *A Indústria Naval Militar no Brasil Através do Tempo*. Revista Marítima Brasileira. 1º Trimestre/1981.

Relação das Entrevistas

1. ARAÚJO, Sergio Oliveira. Capitão-de-Corveta. *Comandante do Rebocador de Alto-Mar Almirante Guilhem*. Natal, 07/08/81.
2. CALAZANS, Paulo Roberto. Capitão-de-Fragata. *Encarregado da 1ª Seção do EM do 1º DN*, Rio de Janeiro, 14/08/81.
3. CAPIBERIBE, Gil de Almeida. Capitão-de-Fragata. *Encarregado da 3ª Seção do EM do 4º DN*, Belém, 06/08/81.
4. D'AZEVEDO, Sérgio Napoleão. Capitão-de-Mar-e-Guerra. *Comandante do Grupamento Naval do Sul*, Fev/81.
5. OBINO, José Luiz Feio. Capitão-de-Fragata. *Encarregado da 3ª Seção do EM do 1º DN*, Rio de Janeiro, 23/07/81.
6. PONTES, Wauterilo Teixeira. Capitão-de-Fragata. *Encarregado da Sub-Seção de SOS do ComOpNav*. Rio de Janeiro, 10/08/81.



O Capitão-de-Corveta Gilberto Roque Carneiro encontra-se atualmente fazendo o Curso de Comando e Estado-Maior na Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro. Dentre suas funções exercidas anteriormente destacam-se: Subchefia de Tática do Comando de Operações Navais, Comandante do rebocador Tritão e Chefe do Serviço de Relações Públicas do 1º Distrito Naval, R.J.