

A 1ª Companhia de Engenharia de Combate Paraquedista nas operações de pacificação

O emprego do Pelotão de Engenharia de Apoio em atividades de instalações, mobilidade e embarcações no Complexo da Maré

Hilton Martins Laureano da Silva¹

Introdução

No dia 5 de abril de 2014, tropas da Brigada de Infantaria Paraquedista, do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, do 15º Regimento de Cavalaria Mecanizado Escola e do Comando de Operações Especiais compuseram a Força de Pacificação MARÉ (F Pac MARÉ) e substituíram parte do efetivo da Polícia Militar no Complexo de Favelas da Maré, Zona Norte do Rio de Janeiro. A operação batizada de “São Francisco”, coordenada pelo Comando Militar do Leste (CML), contou com 2.050 militares, incluídos nestes 73 homens da 1ª Companhia de Engenharia de Combate Paraquedista (1ª Cia E Cmb Pqdt), atuando em toda a área de operações, abrangendo um total de 15 comunidades.

Coube à 1ª Cia E Cmb Pqdt realizar todo o apoio de engenharia desta operação de pacificação (Op Pac), tanto ao conjunto da

F Pac, quanto aos seus elementos de manobra, responsáveis pelos diversos setores, suas reservas que executavam ações dinâmicas, além dos apoios aos demais elementos com atuação em toda área de pacificação (A Pac).

Por conta do pouco conhecimento topográfico da região, a 1ª Cia E Cmb Pqdt fez seus trabalhos de reconhecimento. Em um primeiro momento, realizou-se um reconhecimento geral, com o objetivo de mapear os trabalhos de contramobilidade criados pelas organizações criminosas (Or Crim) nas vias de acesso bem como nas instalações utilizadas para proteção individual que pudessem retardar ou impedir o movimento e a manobra de viaturas e de pessoal da força de pacificação empregados na operação.

Na segunda fase, realizou-se um reconhecimento aproximado e mais técnico, com o objetivo de levantar as necessidades em equipamentos de engenharia e de pessoal para a execução dos trabalhos.

¹ Cap Eng (AMAN/02), pós-graduado em Operações Militares (EsAO/11), possui o Curso Básico Paraquedista (2009). Compôs a Força de Pacificação da Maré como S Cmt da Cia Eng Cmb Pqdt. Atualmente, é instrutor do Curso de Engenharia da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais.

Assim, decidiu-se pelo emprego de equipes especializadas para a redução dos obstáculos e a recuperação das vias urbanas, destruição das instalações utilizadas pelas Or Crim para proteção individual e emprego das embarcações com a finalidade de patrulhamento e reconhecimentos.

Desenvolvimento

A 1ª Cia E Cmb Pqdt possui a constituição apresentada na **Figura 1**.

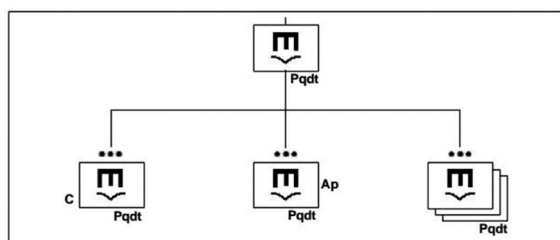


Figura 1 – Organograma da Cia E Cmb Pqdt

Fonte: Manual C 5-10

Do organograma exposto, destaca-se o Pelotão de Engenharia de Apoio (Pel E Ap), que tem como principais missões:

- reforçar os pelotões de engenharia de combate com caminhões basculantes, equipamentos pesados, pessoal especializado em mergulho, armadilhas e desminagem;
- realizar trabalhos subaquáticos;
- lançar campos de minas e áreas minadas de interesse da Brigada;
- executar os trabalhos de instalações necessários ao Comando da Brigada e a abertura de brechas em obstáculos de interesse da Brigada; e
- operar, com restrições, o lançamento de meios de transposição de curso d'água.

Para cumprir as atribuições acima descritas, o Pel E Ap possui um Grupo de Equipamento (Gp Eqp), um Grupo de Manutenção (Gp Mnt), um Grupo de Equipagem Leve (Gp Eqp Lv), um Grupo de Apoio (Gp Ap) e um Grupo de Caçambas (Gp CB).

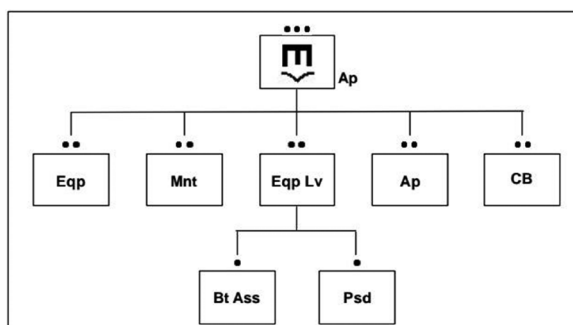


Figura 2 – Organograma do Pel E Ap

Fonte: Manual C 5-10

O Emprego de elementos especializados em instalações nas ações de mobilidade

No reconhecimento geral, além dos obstáculos observados pela tropa de engenharia, também eram mapeados os pontos fortes utilizados pelas Or Crim. Esses locais eram reconhecidos por elementos de forças especiais e pelas tropas de infantaria, que alimentaram um grande banco de dados, analisado diariamente pelo Comando da 1ª Cia E Cmb Pqdt. Esta, dentro de um plano tático de ocupação, planejava as ações para que as referidas instalações fossem destruídas em ordem de prioridade e de urgência do comandante da Brigada.

Dessa forma, a 1ª Cia E Cmb empregou uma Equipe de Instalações Paraquedista, integrante do Pel E Ap para a realizar os trabalhos mencionados bem como a desobstrução das vias urbanas do Complexo da Maré. De

imediatos, foram retirados os obstáculos das ruas principais, e, em pouco tempo, as tropas já circulavam por toda a comunidade em viaturas pesadas, realizando patrulhas motorizadas nas vias arteriais da comunidade.

Conforme a Força de Pacificação modificava seu desdobramento no terreno, alcançando novas áreas e utilizando outros itinerários, o Pel E Ap deparava com meios de contramobilidade mais eficazes construídos pelo tráfico local. Eram grandes trilhos de aço concretados no asfalto e fossos anticarro que chegavam a um metro de largura, com igual profundidade. Apesar das restrições impostas pelos obstáculos, as máquinas pesadas, como retroescavadeira, trator de esteiras e caminhão basculante já conseguiam circular com grande facilidade nas vias da comunidade.

Por meio de uma intensa coordenação e integração, equipamentos de engenharia eram somados aos trabalhos da Equipe de Instalações, dando maior agilidade e possibilitando o fracionamento da mesma, que passava a trabalhar em duas frentes: uma realizando a desobstrução das vias, utilizando maçarico de oxiacetileno, enquanto a outra realizava, utilizando máquinas pesadas, a destruição de “seteiras” nos pontos fortes criados pelas Or Crim, utilizados para reprimir eventuais investidas das forças policiais do Estado.

O Emprego de embarcações pneumáticas

Dentre as diversas atribuições englobadas nesta missão, destacou-se a de operar meios aquáticos e realizar atividades específicas em toda a região marítima que circunda o

Complexo da Maré e, também, seus diversos canais, que penetram a área das comunidades. Nesse mister, foram empregadas embarcações pneumáticas de assalto e de reconhecimento pertencentes ao Pel E Ap, sendo utilizados os avançados botes da empresa Zodiac Milpro, da linha Futura Comando, modelos FC 470 (Reconhecimento) e 530 (Assalto).

Apesar de já terem sido utilizadas em diferentes empregos e em variados ambientes operacionais, as embarcações pneumáticas de dotação Pel E Ap, da 1ª Cia E Cmb Pqdt, grupo denominado Equipagem Leve, ainda não haviam sido testadas em local de plena insalubridade, como nos canais que banham a região. A falta de saneamento, problema observado em toda a região onde ocorreu a operação, contribuía para o grande acúmulo de dejetos e lixo na área de navegação. Tal fato exigia resistência, flexibilidade e, principalmente, estabilidade da embarcação e motor, pois havia a possibilidade de choque iminente durante a navegação, o que poderia causar danos mais graves se fossem utilizadas embarcações de alumínio.

Além disso, também foi inédito o emprego desse tipo de embarcação no contexto de uma Op Pac ou de garantia da lei e da ordem (GLO). Para tanto, algumas adaptações foram idealizadas e preparadas pelos militares da 1ª Cia E Cmb Pqdt, sendo implementadas ainda na operação.

Contudo, alguns questionamentos surgiram. Seria correto o emprego de uma embarcação pneumática na situação em que a tropa poderia ser alvejada a qualquer momento? E quanto à possibilidade de a tropa receber fogos, ocasionando a perfuração do bote? As respostas a essas e outras perguntas

foram esclarecidas por meio de diversos testes realizados na preparação para a missão, sendo desinfladas alternadamente as células (compartimentos de ar) que compõem esse tipo de bote. Nos testes, foi verificada a possibilidade de continuidade de movimento e manobra, no caso de a embarcação ser perfurada, podendo-se comprovar que as mesmas se comportaram de maneira excepcional e sem comprometimento da segurança do pessoal embarcado, permitindo, inclusive, o prosseguimento da missão na maioria das condições testadas.

Outra grande vantagem desse tipo de embarcação foi a flexibilidade dada pelos seus diferentes tamanhos. Os botes de reconhecimento (FC 420) foram embarcações capazes de manobrar em locais mais estreitos, como os canais que penetram na A Pac e locais restritos (sob pontes, entre pilares etc.), facilitando, assim, o acesso para os diversos reconhecimento e vasculhamentos especializados de engenharia. Em contrapartida, embarcações maiores, do tipo assalto (FC 530), eram empregadas para o transporte de tropa e material, facilitando a distribuição complementar do pessoal responsável pela segurança durante as missões específicas de cada grupo.

Para que se proporcionasse maior segurança aos militares que tripulavam as embarcações, e também para aqueles que nela eram transportados, viu-se a necessidade de improvisar uma proteção balística com a utilização dos mesmos tipos de coletes utilizados pela tropa, já que o dispositivo original disponível pela marca ainda não foi adquirido pelo Exército Brasileiro. Esses botes preparados, posteriormente apelidados de “bodó” (peixe típico dos rios brasileiros, especialmente da região amazônica, revestido de placas ósseas

que lhe proporcionam forte proteção contra seus predadores), tornaram-se essenciais para a execução das diversas missões nas quais a fração foi empregada, pois muitas vezes se fazia necessária a entrada em ambientes hostis ou que estavam sob o intenso controle das Or Crim que atuavam na área. Apesar de a proteção influenciar diretamente no desempenho e mobilidade da embarcação, quando eram empregados motores de 40 e 50HP, as perdas de velocidade e potência eram reduzidas, o que compensava o ganho em segurança, tornando-se assim mais um meio de mobilidade, emprego especializado e de apoio às ações diretas, com grande relevância.

Por imposição das missões que estavam sendo realizadas e pela periculosidade dos locais a serem patrulhados, vasculhados ou mesmo reconhecidos, outra adaptação necessária foi a integração com as armas de apoio de fogo, as quais foram obtidas junto ao 1º Esquadrão de Cavalaria Paraquedista (1º Esqd C Pqdt), também presente na F Pac. Metralhadoras 7,62 MAG sobre reparos terrestres foram acopladas nas proas das embarcações FC 530 e FC 420, dependendo do tipo de missão. Além disso, voltando-se para o aspecto doutrinário de integração entre sistemas operacionais, se fez de grande valia a oportunidade de militares da Arma de Cavalaria se adestrarem e operarem em meios aquáticos, ambiente operacional diferente daqueles nos quais estes estão acostumados a cumprir suas missões.

Conclusão

Em pouco mais de um mês de operação, a tropa de engenharia já havia retirado todas as barricadas e abrigos, além de ter con-

cluído o fechamento, na totalidade, de fossos anticarro lançados pelas Or Crim que agiam na região.

Os trabalhos de instalações em combate trouxeram, além de segurança, por conta da facilidade da mobilidade das tropas, uma melhoria na qualidade de vida e no comércio local, por conta da acessibilidade para a população que transitava pelo Complexo da Maré, deixando materializado no terreno, ao mesmo tempo, o braço forte e a mão amiga.

Ademais, é importante destacar a preocupação que a utilização de botes pneumáticos exigiu no tocante à manutenção. Atuando em ambiente de total insalubridade e de água salgada, foi dada uma atenção especial a essa importante atividade, pois a tropa não poderia deixar de ser apoiada e ser perdida a continuidade nas operações. Pelo menos uma vez por semana, se alternavam as embarcações que estavam sendo utilizadas por aquelas que

acabavam de ser mantidas, sendo realizados reparos necessários e a troca da proteção balística improvisada. Dessa forma, durante todo o período em que operou no Complexo da Maré, a 1ª Cia E Cmb Pqdt não teve qualquer problema relacionado à indisponibilidade de embarcações pneumáticas.

Por fim, a Operação São Francisco, entre outras vantagens no tocante à experiência e adestramento da tropa de Engenharia Paraquedista, foi de notória importância para a utilização cada vez maior e ampla das embarcações pneumáticas. Durante praticamente dois meses de emprego na missão, viu-se que a versatilidade, aliada com a resistência e durabilidade do material, foram fatores que contribuíram sobremaneira para o sucesso das tarefas atribuídas ao Pelotão de Engenharia de Apoio da 1ª Companhia de Engenharia de Combate Paraquedista, OM única em todo o Exército Brasileiro. **REB**

NR: A adequação do texto e das referências às prescrições da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é de exclusiva responsabilidade dos articulistas.



Figura 3 – Patrulhamento Fluvial

Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt



Figura 4 – Patrulhamento Fluvial

Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt



Figura 5 – Patrulhamento Fluvial

Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt

Figura 6 – Patrulhamento Fluvial

Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt



Figura 7 – Liberação de via, início dos trabalhos

Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt

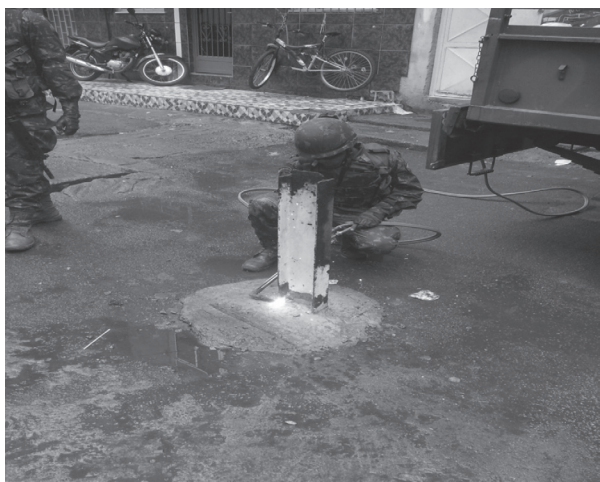


Figura 8 – Liberação de via
Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt

Figura 9 – Liberação de via
Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt



Figura 10 – Liberação de via, trabalho concluído
Fonte: 3ª Seção da 1ª Cia E Cmb Pqdt