

O Grupamento Marítimo do Corpo de Bombeiros atuando em conjunto com a Marinha do Brasil e Órgãos de Segurança Pública no Rio de Janeiro

Michael Scheffer Lopes¹
Daniel Soares da Silva Câmara²

RESUMO: As solicitações de socorro no mar são recebidas pela Marinha do Brasil (MB) no Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SALVAMAR). Na estrutura do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ) essas mesmas solicitações podem ser recebidas pelo Centro de Operações do Corpo de Bombeiros (COCB). O SALVAMAR costuma acionar a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) para realizar o atendimento, enquanto o CBMERJ aciona o seu Grupamento Marítimo (GMAR). Nesse contexto, o objetivo deste artigo é analisar a cooperação entre a MB e o CBMERJ, por meio de revisão da literatura sobre integração operacional inter-agências, entrevistas e estudo de caso das principais ocorrências atendidas pelo GMAR em conjunto com outros órgãos públicos desde 2018. Aponta-se ao final que é necessário desenvolver protocolos formais de atuação conjunta, específicos para cada tipo de socorro mais frequente, fruto de um maior diálogo interinstitucional.

Palavras-chave: Integração. Marinha do Brasil. Corpo de Bombeiros.

ABSTRACT: Requests for help at sea are received by the Brazilian Navy (MB) at the Maritime Search and Rescue Service (SALVAMAR). In the structure of the Military Fire Brigade of the State of Rio de Janeiro (CBMERJ) these same requests can be received by the Fire Brigade Operations Center (COCB). SALVAMAR usually activates the Port Authority of Rio de Janeiro (CPRJ) to perform the service, while CBMERJ activates its Maritime Group (GMAR). In this context, the objective of this article is to analyze the cooperation between MB and CBMERJ, through a literature review on inter-agency operational integration, interviews and a case study of the main occurrences attended by GMAR together with other public agencies since 2018. At the end, it is pointed out that it is necessary to develop formal protocols for joint action, specific to each type of assistance most frequent, as a result of greater interinstitutional dialogue.

Keywords: Integration. Brazilian Navy. Fire Department.

¹ Mestrando do Programa de Pós-graduação em Sociologia Política (IUPERJ-UCAM). Assistente de pesquisa voluntário no Laboratório de Simulações e Cenários (EGN), Av. Pasteur, 480 - Urca, Rio de Janeiro – RJ, Brasil. Oficial do Primeiro Grupamento Marítimo (1º GMAR), Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro,

² Bacharel em História pela UFRJ. Trabalha a mais de 20 anos com as embarcações do GMAR. Av. Repórter Nestor Moreira, número 11, bairro: Botafogo, Rio de Janeiro - RJ, CEP: 22290-210. Sargento do Primeiro Grupamento Marítimo (1º GMAR), Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro.

1 INTRODUÇÃO

As solicitações de socorro no mar que são recebidas pela MB no SALVAMAR, através de chamadas telefônicas pelo número 185 e pelo canal 16 dos rádios VHF marítimos nunca chegam ao conhecimento do CBMERJ, a menos que seja necessário solicitar seu auxílio, mesmo que ocorram no Estado do Rio de Janeiro. Por outro lado, quando uma solicitação de socorro no mar é realizada por chamada telefônica no número 193, quem recebe a chamada é o COCB que a transmite ao GMAR.

O GMAR também recebe pedidos de socorro por ligações diretas, realizadas principalmente por outros órgãos públicos estaduais e federais, como a CPRJ da MB, e concessionárias como a empresa Ecoponte, que administra a Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói).

Observa-se uma falta de diálogo entre o SALVAMAR e o COCB, que se reflete na inexistência de uma normatização para ações conjuntas, gerando subutilização dos meios da MB disponíveis ao SALVAMAR, como helicópteros que realizam voos noturnos, navios e lanchas de médio porte que poderiam apoiar mais frequentemente os socorros prestados pelo CBMERJ. Também se verifica uma subutilização da capilaridade do CBMERJ, que possui unidades por todo o litoral do Estado do Rio de Janeiro e poderia apoiar mais frequentemente socorros prestados pela MB. Muitas vezes são realizados atendimentos pelo CBMERJ que não são comunicados à MB antes de sua solução.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Integração entre Órgãos de Segurança Pública

Em 20 de janeiro de 2020 o Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) publicou no Diário Oficial da União a aprovação da Doutrina Nacional de Atuação Integrada de Segurança Pública (DNAISP) em sua 2ª edição, revisada em 2019 no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), após longo diálogo entre representantes de vinte e quatro estados, bombeiros, policiais civis e militares. A primeira edição contou também com representantes dos estados restantes e do distrito federal, Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e do Exército Brasileiro. O objetivo da Secretaria de Operações

Integradas (SEOPI) do ministério é aprimorar o emprego de recursos humanos e materiais nas operações integradas, entre os órgãos de segurança pública e defesa social (BRASIL, 2019). O SUSP foi lançado na gestão do ministro Raul Jungmann (BRASIL, 2018) e a última revisão da DNAISP na gestão do ministro Sérgio Moro.

A política nacional de segurança pública atualmente tem por premissa o conceito de inteligência organizacional, a governança apresentada se baseia na coordenação, comunicação, comando e controle das operações. A interoperabilidade dos sistemas depende do respeito à autonomia e atribuições legais de cada órgão, bem como do respeito a cada diferente cultura organizacional para que possa ser aproveitada toda a habilidade e conhecimento técnico das instituições (BRASIL, 2019).

Segundo Raul Jungmann (2020), o Sistema Único de Segurança Pública ainda não funciona de forma plena, pois na prática ainda se encontra em implementação. Ele afirma que a inconstância política é o maior entrave, pois a cada novo ministro é criado um novo plano. Um bom exemplo é a dificuldade histórica em construir um banco de dados nacional com informações da segurança pública estadual e distrital (RODAS, 2020).

No Estado do Rio de Janeiro, seguindo as diretrizes do MJSP, o COCB funciona dentro do Centro Integrado de Comando e Controle (CICC), utilizando um ambiente em comum com outras agências para gestão e monitoramento das ações. No COCB são recebidas as solicitações de socorro, inclusive no mar, por chamadas telefônicas no número 193 (BRASIL, 2018).

A Constituição da República Federativa do Brasil define em seu artigo 144 quais são os órgãos de segurança pública: polícia federal, polícia rodoviária federal, polícia ferroviária federal, polícias civis, polícias militares e corpos de bombeiros militares (BRASIL, 1988).

Segundo Wels (2005), referente à comunicação organizacional, as chamadas as redes de comunicação se desenvolvem em cada organização de maneira específica e se refletem em suas ações. Quanto às organizações públicas, sua comunicação integrada pode ser discutida em perspectiva conjugada visando o aprimoramento de sua prática, através do desenvolvimento de redes e processos integrativos.

2.2 Integração entre as Forças Armadas e Órgãos de Segurança Pública

No âmbito das forças armadas, foi criada em 1967 a Inspeção Geral das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares (IGPM), atualmente

subordinada ao Comando de Operações Terrestres do EB, como órgão central das ações de coordenação e controle frente a essas corporações estaduais (BRASIL, 2017). Todo CBM e PM é considerado força auxiliar do EB, que pode dispor de seu efetivo e armamento em momentos específicos de defesa da Pátria, como ocorreu na Guerra do Paraguai (RIBEIRO, 2011) além de missões de paz da Organização das Nações Unidas.

A legislação federal atribui à Marinha do Brasil a coordenação e controle das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, entretanto, a execução desses serviços pode ser delegada a outros órgãos (BRASIL, 1984). Por meio de sistemas de monitoramento, comando e controle, a MB produz informações para proteger a área marítima sob responsabilidade do Brasil. O Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) centraliza as informações relativas ao tráfego marítimo, sendo responsável por coordenar ações com outros órgãos de proteção e conservação do mar (ANDRADE, 2019) como os Grupamentos Marítimos em cada CBM. O CISMAR mantém contato com diversos órgãos através de reuniões esporádicas, na intenção de poder acioná-los em algum evento de grande vulto, como um derramamento de óleo que precise ser contido.

Quando se trata de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar (SAR) entra em cena o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SALVAMAR) da MB, localizado na cidade do Rio de Janeiro, onde são recebidas as solicitações de socorro no mar realizadas através de chamadas telefônicas pelo número 185 ou pelo canal 16 dos rádios VHF marítimos. A estrutura SAR existente na MB, à disposição do SALVAMAR, inclui helicópteros que realizam voos noturnos, lanchas de médio porte e navios que alcançam grandes distâncias da costa, a principal unidade subordinada em cada região é denominada Capitania dos Portos (COSTA, 2019). Nesse sentido, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) é quem realiza na prática os esforços de integração com outras agências. Além de solicitar apoio ao CBMERJ rotineiramente, atua também habilitando os bombeiros militares para conduzir as embarcações estaduais, através de cursos ministrados anualmente. O atual protocolo burocrático observado, entretanto, determina que o contato feito pela MB com o CBMERJ para solicitar qualquer apoio deve ser realizado apenas via SALVAMAR e não diretamente pela CPRJ.

3 RELATOS DE SOCORROS REALIZADOS PELO GRUPAMENTO MARÍTIMO DO CBMERJ

O Grupamento Marítimo (GMAR) do CBMERJ possui embarcações miúdas e também de médio porte, com tamanho e capacidade de navegação semelhante às embarcações da MB utilizadas pela CPRJ, porém com sistema de propulsão desenvolvido especificamente para se aproximar com segurança de pessoas flutuando no mar, que precisam ser resgatadas. Possuem também equipamentos como bombas e canhões de água para combater incêndios em navios e instalações portuárias. A legislação estadual determinou que o Corpo de Bombeiros realizasse extinção de incêndio, buscas e salvamento em embarcações, ilhas e orla marítima do Estado do Rio de Janeiro (BRASIL, 1979) logo após a criação da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo em 1979 (CAMPÀS VELASCO, 2017), antes mesmo da legislação federal que trata do mesmo assunto, referente ao papel da Marinha do Brasil (BRASIL, 1984).

Foram registrados neste capítulo doze relatos dos principais socorros realizados pelo GMAR em conjunto com a Marinha do Brasil e também com outros Órgãos de Segurança Pública no Estado do Rio de Janeiro desde 2018, que serão avaliados no capítulo 5 deste estudo. São fruto de entrevistas realizadas pelos autores com bombeiros militares que participaram de cada evento, os nomes foram omitidos tendo em vista a finalidade puramente acadêmica. Esses relatos se baseiam na memória dos entrevistados e não configuram informações oficiais dos órgãos mencionados. Foram incluídas também informações relacionadas aos eventos, divulgadas pela mídia através de reportagens em sites informativos.

3.1 Relato do atendimento realizado na madrugada de 07 para 08 de junho de 2018

No dia 08 de junho de 2018 houve o naufrágio de dois barcos na Baía de Sepetiba, cidade do Rio de Janeiro devido a uma tempestade. Dez pessoas foram resgatadas com vida, à deriva na Baía de Sepetiba por quatro embarcações subordinadas à CPRJ, baseadas na cidade de Itacuruçá e duas do CBMERJ (ARAÚJO e BENEDITO, 2018). Alguns pescadores que se afogaram no acidente foram localizados pelos mergulhadores do CBMERJ durante a operação. Dois helicópteros também auxiliaram nas buscas, sendo um da Marinha e outro do CBMERJ.

Trabalharam em conjunto equipes do CBMERJ, da MB e da Polícia Civil do Estado do Rio de Janeiro (PCERJ). Havia 21 pessoas a bordo dos barcos pesqueiros Lucas Mar e Guto I. Três das vítimas foram encaminhadas para o hospital São Francisco Xavier, outras foram encaminhados ao Hospital Municipal Pedro II e à UPA do bairro Santa Cruz (ARAÚJO e BENEDITO, 2018).

3.2 Relato do apoio prestado à Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ) durante a tarde do dia 08 de junho de 2018

Foi solicitado ao GMAR no dia 8 de junho de 2018 que transportasse dois policiais militares armados até as proximidades do Costão da Praia Vermelha no bairro da Urca, cidade do Rio de Janeiro. Nesse local havia um policial encurralado, em plena troca de tiros com os criminosos de uma comunidade próxima, precisando ser retirado pelo mar urgentemente. Já havia dois policiais em motos aquáticas nas proximidades, mas não conseguiam se aproximar sem a proteção de outra embarcação onde houvesse mais uma equipe armada.

Tratava-se de uma operação do batalhão de polícia de choque da PMERJ e o policial a ser resgatado estava ferido e se encontrava água, bem próximo à praia vermelha. O local estava bastante hostil e a embarcação aproximou-se com cautela, mas ficou suscetível a receber tiros em certo momento, até conseguirem retirar o policial da água e se afastar do costão.

Segundo reportagem da Agência O Globo (2018), a PMERJ informou que o Batalhão de Choque (BPChoque) estava realizando uma operação pela mata em direção às comunidades da Babilônia e do Chapéu-Mangueira quando os PMs foram encurralados, o helicóptero da Coordenadoria de Operações e Recursos Especiais (CORE), da PCERJ, também teria sido utilizado em apoio. Até mesmo o Exército Brasileiro mobilizou efetivo para defender a área, tendo em vista que há quartéis nas proximidades, como o Círculo Militar da Praia Vermelha e a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (O GLOBO, 2018).

3.3 Relato do atendimento realizado em 10 de junho de 2018

O GMAR foi acionado para realizar o recolhimento de vários cadáveres que estavam nas proximidades da praia Vermelha no dia 10 de junho de 2018. Foi utilizada a embarcação Lima-11 para realizar o recolhimento e transporte,

trabalharam também em apoio bombeiros de outras unidades por terra. A operação durou aproximadamente 6 horas, pois era um local de difícil acesso no costão da praia vermelha.

Segundo Grellet (2018) familiares identificaram os sete corpos como sendo de moradores da comunidade Chapéu Mangueira, localizada na cidade do Rio de Janeiro.

A repercussão do caso foi grande, o delegado da área se deslocou para as instalações do GMAR no bairro de Botafogo, juntamente com uma equipe de peritos da PCERJ para recepcionar cada uma das vítimas que os bombeiros traziam.

3.4 Relato do atendimento realizado em 11 de janeiro de 2019

Uma embarcação miúda com dois tripulantes estava à deriva no canal de passagem dos navios que vão ao porto da cidade do Rio de Janeiro no dia 11 de janeiro de 2019. Os meios utilizados pelo GMAR no socorro foram a embarcação Lima-11 e a ambulância SB-226, ambos pertencentes ao Grupamento Marítimo de Botafogo na época.

Uma embarcação que passava pelo local avistou o pequeno barco à deriva, que já se dirigia ao canal dos navios e se aproximou para ajudar. Os dois tripulantes foram identificados como civis alcoolizados e agressivos, dificultaram a possível ajuda oferecida. Diante disso, a embarcação se afastou e informou pelo rádio o problema à Capitania dos Portos.

O GMAR foi acionado pela Marinha, deslocando a embarcação Lima-11 ao local para rebocar a embarcação, os tripulantes foram atendidos na ambulância SB-226 e em seguida conduzidos por uma equipe da Marinha para prestar maiores esclarecimentos.

3.5 Relato do atendimento realizado em 14 de janeiro de 2019

O GMAR foi acionado pelo COCB para atender as 4 vítimas da queda do helicóptero Fênix 08 da PMERJ, ocorrida na Ilha do Governador, Canal do Cunha, localizado ao lado da via expressa rodoviária denominada Linha Vermelha (O GLOBO, 2019).

A solicitação de socorro ocorreu por volta das 9:00 horas da manhã, com chegada ao local às 10:00 horas na embarcação Lima-11, a operação durou o dia inteiro e o regresso foi aproximadamente às 19:15 horas. Durante a operação vários órgãos públicos atuaram diretamente, além da embarcação do GMAR foi utilizada uma lancha da Capitania dos Portos, a moto aquática

“Tubarão I” do Comando de Polícia Ambiental (CPAm) da PMERJ e a “Lancha I” do Grupamento Aeromóvel (GAM) da PMERJ. Apoiaram a operação uma aeronave do CBMERJ, policiais do Batalhão de Operações Policiais Especiais da PMERJ e civis tripulando embarcações que estavam próximas no momento da queda. Esteve presente também uma equipe do Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA III), perícia técnica da aeronáutica, juntamente com os peritos da PMERJ.

A equipe de mergulho do CBMERJ chegou às 11:30 horas da manhã para realizar as buscas subaquáticas no local, em conjunto com a equipe do GMAR. Um bote inflável do CPAm atuou no transporte dos diversos militares das lanchas para terra. O içamento e reboque da aeronave foi realizado por 2 traineiras civis, sendo colocada sobre um caminhão do tipo reboque.

3.6 Relato do atendimento realizado em 09 de maio de 2019

Em 09 de maio de 2019 o GMAR de Botafogo recebeu à noite na Sala de Comunicações uma ligação do SALVAMAR informando que havia um cadáver flutuando no mar a 20 mn da costa. Havia sido encontrado pela manhã daquele dia por um navio de transbordo que estava levando para terra uma equipe de tripulantes de plataforma petrolífera. O navio ainda estava mantendo a posição desde então, aguardando a chegada de uma embarcação da MB para remover a vítima em órbita. Já estava de noite e o mar agitado com ondas de 2 metros. A solicitação era de que alguns bombeiros militares fossem embarcados em um navio patrulha da Marinha que se deslocaria até a posição para realizar a remoção.

Após longas horas de conversa para acertar os detalhes entre as autoridades superiores do COCB e do SALVAMAR foi decidido finalmente que o navio patrulha não seria enviado. Ao amanhecer do dia seguinte, uma aeronave do Corpo de Bombeiros foi até o local onde o navio de transbordo ainda aguardava e realizou sua remoção em um cesto, depositando-o no Grupamento Marítimo.

3.7 Relato do atendimento realizado em 13 de Maio de 2019

No dia 13 de maio de 2019 atuaram em conjunto com o GMAR uma embarcação da CPRJ e uma embarcação da Companhia Municipal de Limpeza Urbana, que havia encontrado um cadáver flutuando no mar enquanto realizava o recolhimento de lixo na Baía de Guanabara, próximo ao Museu do Amanhã, centro da cidade do Rio de Janeiro.

A equipe do GMAR utilizou a embarcação Lima-11 para realizar o recolhimento e transporte da vítima em óbito. Uma equipe de mergulho e uma equipe operando drones do CBMERJ estavam auxiliando o GMAR nas buscas por essa vítima, que ocorriam desde o dia anterior.

3.8 Relato do atendimento realizado em 21 de setembro de 2019

No dia 21 de setembro de 2019 a CPRJ fez contato diretamente com o GMAR solicitando apoio por conta de uma vítima que havia sofrido um mal súbito, ocorrido dentro de uma escuna turística. A escuna se encontrava atracada em um cais da Marina da Glória.

Ao chegar ao local a equipe do GMAR constatou que a vítima havia sofrido um afogamento, ocorrido durante o passeio que realizava em uma escuna turística, mas já se encontrava numa sala dentro da Marina da Glória. Ainda não havia nenhuma outra equipe militar no local, os primeiros socorros estavam sendo prestados pelos bombeiros civis da empresa BR Marinas.

O GMAR utilizou as embarcações Lima-11 e BI-156 para chegar ao local com sua equipe, que inclui sempre bombeiros militares que são técnicos de enfermagem. Alguns minutos depois, pousou no interior da marina uma aeronave do CBMERJ com uma equipe de saúde completa, inclusive com um médico para auxiliar no atendimento.

3.9 Relato do atendimento realizado em 10 de março de 2020

Em 10 de março de 2020 a ambulância do GMAR foi solicitada por um oficial instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME) para prestar os primeiros socorros a um soldado da ECEME.

O militar do exército começou a sentir-se mal durante a prática de atividades físicas nos arredores da ECEME, após ser socorrido pelos bombeiros foi conduzido de ambulância para a ECEME. O comandante da escola enviou ao GMAR posteriormente um ofício contendo referência elogiosa aos bombeiros envolvidos.

3.10 Relato do atendimento realizado em 13 de maio de 2020

Em 13 de maio de 2020, receberam na Sala de Comunicações do GMAR uma ligação diretamente da CPRJ informando sobre uma moto aquática à deriva que se encontrava próxima à Praia Vermelha, bairro da Urca. Imediatamente foi acionada a guarnição de serviço, que se deslocou na

embarcação BI-156 para o local, desembarcando na praia. Identificaram a moto aquática abandonada na areia.

Rebocaram a embarcação até o GMAR e informaram a CPRJ, que a retirou no dia 15 de maio de 2020. No dia 18 de maio de 2020 o GMAR recebeu um ofício da CPRJ consultando a possibilidade de ser enviado um relato do recolhimento da embarcação, que havia sido realizado a pedido da CPRJ. Foi confeccionada para esse fim uma “Certidão de Ocorrência” pelo GMAR.

3.11 Relato do atendimento realizado em 09 de junho de 2020

O GMAR recebeu uma ligação do COCB no dia 08 de junho de 2020 por volta das 22 horas, consultando a possibilidade de que o GMAR realizasse a remoção de um paciente do hospital localizado na Ilha de Paquetá para o continente.

A embarcação em uso, BI-156, com apenas 8 metros de comprimento, casco semi-rígido e sem cabine não teria condições de realizar a transferência de um paciente. Naquele momento não havia outra embarcação maior disponível. Sendo assim o COCB decidiu procurar outra solução para o problema. As aeronaves do CBMERJ atualmente não possuem tecnologia para realizar voos noturnos, mas realizam este tipo de serviço durante o dia.

3.12 Relato do atendimento realizado em 03 de julho de 2020

O GMAR transportou em 03 de junho de 2020 uma equipe de bombeiros que atuam na Ilha do Governador, cidade do Rio de Janeiro, para realizar o atendimento no mar a um homem portador de transtorno comportamental. Estava desorientado, sem vestimentas e possuía uma machadinha. Ele navegava a bordo da embarcação “Conquista” quando invadiu a embarcação “Balsa de São Miguel III”, ameaçando seus tripulantes.

O acionamento do GMAR foi realizado pelo COCB, com saída por volta das 09:10h e regresso aproximadamente às 13:30h, a ocorrência se deu na Baía de Guanabara, próximo à Ilha do Governador.

A CPRJ marcou presença e o Capitão dos Portos acompanhou toda a operação pessoalmente, na embarcação Anaquim. A Polícia Federal também foi acionada pela MB, tendo em vista que haviam pessoas sendo ameaçadas. O homem foi imobilizado pelos bombeiros e transportado para um hospital nas proximidades pela Ambulância ASE-378 do CBMERJ.

Segundo bombeiros militares do COCB, houve um compartilhamento de informações vitais entre a CPRJ e o CBMERJ, que contribuiu para a rápida solução do atendimento.

4 ENTREVISTA A OFICIAIS DA MARINHA DO BRASIL NA CPRJ

No dia 19 de fevereiro de 2020 foi realizada uma entrevista na CPRJ com o objetivo de colher sugestões para aprimorar a atuação conjunta entre o GMAR e a MB nos socorros marítimos. Dois oficiais da Marinha foram entrevistados, eles já haviam interagido com o GMAR em diversas ocasiões, trabalhando nos setores de “Segurança do Tráfego Aquaviário” e de “Inspeção Naval e Vistorias” da CPRJ.

Um dos oficiais relatou que já havia precisado acionar uma embarcação do GMAR para realizar atendimento pré-hospitalar a alguns tripulantes de uma embarcação civil, durante vistoria que executava. Explicou ainda que uma solicitação dessas deve ser realizada pela Marinha do Brasil através do SALVAMAR ao CBMERJ, tendo em vista os procedimentos burocráticos em vigor, acrescentou também que no SALVAMAR é confeccionado e arquivado um relatório para cada evento SAR.

O outro oficial explicou que os eventos SAR que porventura lhes sejam delegados pelo SALVAMAR são executados pelo setor de “Inspeção Naval e Vistorias” na CPRJ. Ele reiterou que a CPRJ, assim como o GMAR, também pode ser acionada pelo SALVAMAR. Na opinião dele, durante o gerenciamento de uma atividade SAR na “Sala de Crise” do SALVAMAR, situada na cidade do Rio de Janeiro, seria muito interessante ter um oficial do Corpo de Bombeiros presente.

Os oficiais ressaltaram ainda o papel do CISMAR na estrutura da MB, que poderia vir a coordenar uma operação conjunta no mar com apoio de diversos órgãos públicos. Localizado também na cidade do Rio de Janeiro, já havia reunido esforços inter-agências em situações de derramamento de óleo, por exemplo, como a que ocorreu no estado da Bahia em outubro de 2019.

5 ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

Tendo em vista as informações adquiridas nas entrevistas, os relatos das ocorrências corroboram com a literatura sobre integração operacional entre agências de segurança pública, apresentada na introdução deste artigo. A

seguir será apresentada a análise dos autores referente ao estudo de caso propriamente dito.

No relato 3.9 deste estudo houve um atendimento do GMAR solicitado pelo Exército Brasileiro, sem pontos a serem aprimorados sob o ponto de vista da integração institucional. Há outras atividades, de cunho mais administrativo, que também ocorrem de forma conjunta entre o GMAR e quartéis do Exército. Um exemplo é a tradicional Travessia Flamengo-Urca, promovida pela Escola de Educação Física do Exército na cidade do Rio de Janeiro anualmente, consiste em uma maratona aquática de 2500 metros, com saída da Praia do Flamengo e chegada na Praia de Dentro da Fortaleza de São João (BRASIL, 2019).

No âmbito da segurança pública, apesar das dificuldades apresentadas pelo SUSP, a DNAISP vem sendo seguida pelo Estado do Rio de Janeiro, prova disso é o CICC, ambiente em comum onde as diversas agências estaduais fazem a gestão de ocorrências, inclusive o COCB. Esse é um dos fatores mais relevantes para a boa atuação em conjunto do CBMERJ, PMERJ e PCERJ verificada nos relatos 3.2, 3.3 e 3.5 deste artigo.

Se uma solicitação de socorro no mar, no Estado do Rio de Janeiro, for realizada por uma chamada telefônica no número 193, o COCB acionará o GMAR para atuar na ocorrência e talvez a MB nunca seja informada do que houve. Entretanto, se por acaso essa mesma solicitação fosse realizada através do número 185 ou pelo canal 16 dos rádios VHF marítimos, o SALVAMAR acionaria a CPRJ. Dessa forma, talvez o CBMERJ jamais tomasse conhecimento. Isso demonstra que a atuação conjunta do CBMERJ com a MB ainda possui muitos aspectos a serem aprimorados.

O fato do SALVAMAR estar localizado em um endereço distinto do COCB pode estar contribuindo para a grande dificuldade de comunicação e a atual falta de protocolos formais de atuação conjunta, verificados claramente no relato 3.6. A esse respeito, no dia 10 de maio de 2019, o Ten Bombeiro Militar Scheffer recebeu, na Sala de Comunicações do GMAR, uma ligação de um oficial do SALVAMAR, ele estava interessado em descobrir quais eram os procedimentos internos do CBMERJ para realizar atividades como a retirada de um cadáver no mar.

A dificuldade de diálogo entre o SALVAMAR e o COCB é causada em grande parte pela burocracia, pois o atual protocolo da MB determina que o acionamento do CBMERJ pela MB deve ser realizado exclusivamente via SALVAMAR, como foi apontado pelos oficiais da Marinha na entrevista registrada no capítulo 4 deste artigo e também pela revisão de literatura. Atualmente, se o GMAR precisar do apoio de uma embarcação da CPRJ, como

no relato 3.11 deste artigo, para embarcar bombeiros e realizar o transporte de um paciente, a solicitação deve ser realizada pelo telefone 185 como qualquer solicitação individual comum. Isso inviabilizou a atuação conjunta no relato em questão, que seria facilitada caso houvesse autorização para um contato direto do GMAR com a CPRJ, previamente acordado. Na ocorrência relatada em 3.11 os recursos humanos e materiais, da CPRJ e do GMAR, teriam sido mais bem aproveitados se fossem compartilhados, efetuando o transporte do paciente com uma lancha da CPRJ e uma equipe de bombeiros do GMAR.

Apesar das dificuldades apresentadas nos relatos 3.6 e 3.11 deste artigo, percebe-se que de maneira geral, em eventos de grande vulto, a integração entre a MB e o CBMERJ funciona melhor, como pode ser observado nos relatos 3.1, 3.5 e 3.12.

Quando ocorre uma quebra de protocolo e o acionamento do GMAR é realizado por chamada telefônica diretamente da CPRJ os resultados são muito bons, como pode ser observado pelo relato 3.4, relato 3.7, relato 3.8 e relato 3.10. A formalização dessa prática e a autorização de que o CBMERJ também acione a CPRJ diretamente aumentariam a capacidade de resposta conjunta em ocorrências como a do relato 3.11.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a revisão da literatura sobre integração operacional entre agências públicas e estudo de caso das ocorrências atendidas pelo GMAR juntamente com outros órgãos, aponta-se ao final que o desenvolvimento de protocolos formais de atuação conjunta devem ser específicos para cada tipo de socorro mais frequente. O objetivo é que haja um maior diálogo interinstitucional, principalmente entre a MB e o CBMERJ nesse sentido. Na avaliação dos autores, o desenvolvimento desses novos protocolos é essencial para evitar os problemas apresentados no capítulo 5, que foram observados mais nitidamente no caso do corpo encontrado a 20 milhas náuticas da costa.

Percebe-se que apesar de o acionamento do GMAR pela MB dever ser sempre realizado através do SALVAMAR, na prática verifica-se nos relatos um acionamento direto em certas ocasiões. A formalização dessa prática em um novo protocolo traria benefícios para as duas instituições. Uma equipe de bombeiros que vá realizar um atendimento pré-hospitalar, por exemplo, não deve ser acionada com atraso, sob pena de que alguém venha a falecer devido a uma demora burocrática.

No caso do transporte hospitalar da Ilha de Paquetá para o continente, uma simples ligação direta do GMAR solicitando uma embarcação de maior

porte à CPRJ poderia proporcionar esse atendimento com uma equipe de bombeiros do GMAR a bordo, caso esse procedimento fosse formalizado e houvesse uma permissão prévia. O Grupamento de Operações Aéreas do CBMERJ tem como característica seu múltiplo emprego, inclusive em transporte Aeromédico, Transporte de Órgãos e Tecidos, além da retirada de vítimas graves em locais de sinistros, porém atualmente não possui aeronaves que realizem voo noturno, não sendo uma opção naquele momento.

As guarnições do GMAR podem ser empregadas a qualquer momento, com tempo de resposta praticamente imediato. Em uma operação de combate a incêndio em navios, por exemplo, podem atuar tripulando uma das lanchas do GMAR ou a bordo de uma embarcação de outra agência que tenha sido acionada em apoio, como a CPRJ ou a empresa de rebocadores Camorim. Um navio de passageiros em chamas pode facilmente apresentar 300 vítimas a serem evacuadas. Um outro tipo de navio pode ter capacidade de transportar toneladas de combustível inflamável. Todo recurso humano e material, especializado em combate a incêndios, é inestimável em uma ocasião como essa. A atuação conjunta é imprescindível.

A estrutura SAR existente na MB inclui navios que alcançam grandes distâncias da costa e possuem canhões de água para combater incêndios em outros navios, além de lanchas de médio porte que podem apoiar transportes de pacientes e até mesmo helicópteros que realizam voos noturnos, capazes de auxiliar buscas do GMAR. Todos esses meios estão à disposição do SALVAMAR e poderiam apoiar mais frequentemente os socorros prestados pelo CBMERJ, não apenas eventos de grande vulto.

A parceria inter-agencial vem apresentando bons resultados. O aprimoramento do atendimento aos eventos é uma necessidade constante, tendo em vista os desafios característicos do ambiente marítimo. Há diversos fatores humanos, logísticos e naturais que podem se apresentar de maneira diferente a cada evento. Toda a expertise e aparelhamento das organizações federais e estaduais relatadas no estudo podem contribuir de forma mais efetiva para o serviço público se empregadas em conjunto. O objetivo é alcançar um melhor atendimento aos diversos navegantes e às necessidades da população.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Israel de Oliveira. Economia Azul, o desenvolvimento que vem do mar. Site Oficial da Marinha do Brasil sobre Economia Azul, 18 julho 2019.

Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/economia-azul-o-desenvolvimento-que-vem-do-mar>>. Acesso em: 04 junho 2020.

ARAÚJO, Adriano e BENEDITO, Luana. Naufrágio de dois barcos deixa mortos na Baía de Sepetiba. Site do jornal O Dia, 09 junho 2018. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/06/5547470-naufragio-de-dois-barcos-deixa-mortos-na-baia-de-sepetiba.html#foto=1>>. Acesso em 01 julho de 2020.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

_____. Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro. Anuário do CBMERJ: 2018. Rio de Janeiro: CBMERJ, 2018.

_____. Decreto nº 9.489, de 30 de agosto de 2018. Regulamenta a Lei nº 13.675, que Instituiu o Sistema único de Segurança Pública e criou a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social. Brasília, DF, 2018.

_____. Estado do Rio de Janeiro. Lei 250, de 02 de julho de 1979. Dispõe Sobre a Organização Básica do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://gov-rj.jusbrasil.com.br/legislacao/150341/lei-250-79>. Acesso em: 26 junho 2020.

_____. Exército Brasileiro. Atribuições da Inspeção Geral das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares. *Página da internet autorizada* por meio do Boletim Interno do COTER Nr 169, de 12 de Setembro de 2017. Disponível em: <<http://www.coter.eb.mil.br/index.php/atribuicoes-igpm>>. Acesso em: 03 julho 2020.

_____. Histórico da Inspeção Geral das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares. *Página da internet autorizada* por meio do Boletim Interno do COTER Nr 169, de 12 de Setembro de 2017. Disponível em: <<http://www.coter.eb.mil.br/index.php/historico-igpm>>. Acesso em: 03 julho 2020.

_____. Missão da Inspeção Geral das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares. *Página da internet autorizada* por meio do Boletim Interno do COTER Nr 169, de 12 de Setembro de 2017. Disponível em: <<http://www.coter.eb.mil.br/index.php/igpm>>. Acesso em: 03 julho 2020.

_____. Travessia Flamengo-Urca - 2019. *Página da internet da Escola de Educação Física do Exército*, 11 de Dezembro de 2019. Disponível em: <<http://www.esefex.eb.mil.br/ultimas-noticias/251-travessia-flamengo-urca-2019>>. Acesso em: 07 julho 2020.

BRASIL. Lei 7.203, de 3 de julho de 1984. Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-7203-3-julho-1984-356836-norma-pl.html>. Acesso em: 26 junho 2020.

_____. Lei 7.273, de 10 de dezembro de 1984. Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-7273-10-dezembro-1984-356926-norma-pl.html>. Acesso em: 26 junho 2020.

_____. Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018. Institui o Sistema único de Segurança Pública e cria a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social. Brasília, DF, 2018.

_____. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Doutrina Nacional de Atuação Integrada de Segurança Pública, 2ª edição, Brasília: Secretaria de Operações Integradas, 2019.

CAMPÀS VELASCO, Ainhoa. The International Convention on Maritime Search and Rescue: Legal Mechanisms of Responsibility-Sharing and Co-Operation in the Context of Sea Migration?, 2017. *Revista Forthcoming, Volume X do Irish Yearbook de Leis Internacionais; UCD Working Papers in Law, Criminology & Socio-Legal Studies Research Paper* No. 11/17. Disponível em: <<https://ssrn.com/abstract=2966729>>. Acesso em 04 julho 2020.

COSTA, Gabriel Koff da. Estrutura SAR na Marinha do Brasil. *Departamento de Direito do Centro de Ciências Jurídicas*, Universidade Federal de Santa Catarina. Apresentação PTT, 2019.

GRELLET, Fábio. Bombeiros encontram sete corpos na praia da Urca, no Rio de Janeiro. *Site do jornal O Estado de S. Paulo*, 11 de junho de 2018. Disponível em: <<https://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,bombeiros-encontram-seis-corpos-na-praia-da-urca-no-rio-de-janeiro,70002345237>>. Acesso em 06 julho 2020.

O GLOBO. Fuga de bandidos da Babilônia provoca tiroteio em área militar na Urca e fecha bondinho do Pão de Açúcar. *Site Globo Comunicação e Participações S.A*, 08 junho 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/urca-e-no-leme-na-zona-sul-do-rio-tem-intensos-tiroteios.ghtml>>. Acesso em 06 julho 2020.

_____. Helicóptero da PM cai na Baía de Guanabara 1 policial morre e 3 sobrevivem. *Site Globo Comunicação e Participações S.A*, 14 janeiro 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/01/14/helicoptero-cai-na-baia-de-guanabara-rio.ghtml>>. Acesso em 30 junho 2020.

RIBEIRO, Lucas Cabral. História das polícias militares no Brasil e da Brigada Militar no Rio Grande do Sul. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História-ANPUH*, 2011. Disponível em <<https://anpuh.org.br/uploads/anais->

simposios/pdf/2019-01/1548856588_fe9f3fbb15fe4813d02f51dc0547a374.pdf>.
Acesso em: 03 julho 2020.

RODAS, Sérgio. Cabe ao Judiciário, e não às Forças Armadas, resolver conflitos entre Poderes. *Entrevista da revista Consultor Jurídico a Raul Jungmann*, 2020. Disponível em : <<https://www.conjur.com.br/2020-jun-07/entrevista-raul-jungmann-ex-ministro-defesa-seguranca-publica>>. Acesso em 19 de junho de 2020.

RUBIM, Maíra. Prontos para salvar vidas: agentes dos bombeiros de todo o estado fazem curso na Barra. *Agência O Globo*, 29 setembro 2019. Disponível em <<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/prontos-para-salvar-vidas-agentes-dos-bombeiros-de-todo-estado-fazem-curso-na-barra-23977031>>. Acesso em 19 de junho de 2020.

WELS, Ana Maria Córdova. Estudando a Comunicação Organizacional: Redes e Processos Integrativos. *Revista Caxias do Sul: UCS*, v.4, n.7, p.73-86, jan./jun. 2005.