

A MARINHA NA ILHA DA MADEIRA¹: UM RESGATE HISTÓRICO

*“A história carece de vida a menos que lhe
proporcione um lugar na tua consciência.”*

Coetzee, J. M.

¹ Ilha situada no município de Itaguaí no estado do Rio de Janeiro, onde está localizado o Porto de Itaguaí, outrora denominado Porto de Sepetiba.

*Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1-FN)
Paulo Roberto Ribeiro da Silva²*

INTRODUÇÃO

O Ser humano anseia por conhecimento e para saciar esta dependência se envolve numa perseguição desenfreada por informação que respalde e dê suporte aos acontecimentos que moldam o seu viver. Como é gratificante compreender os antecedentes geradores das situações hoje vivenciadas, não é mesmo? O problema é que, se não formos previdentes, seremos surpreendidos pela irreversibilidade do fato consumado e será muito difícil reconstituirmos o ontem desprovido dos dados que lhe darão consistência e confiabilidade.

É voz comum que só se vive o presente, pois o passado já se foi, enquanto o futuro não passa de previsões e divagações sujeitas a todo tipo de circunstâncias, normalmente, fora do nosso controle. Não resta dúvida que racionalmente este pensamento está perfeito, pois tudo seria descomplicado, bastando apenas “matematizar” os acontecimentos e seus desdobramentos, a fim de prevermos o porvir. Mas não é assim que funciona! O subjetivo e o acaso se intrometem nos contextos, criando emoção e alternativas surpreendentes; portanto, ao estudarmos os fatos e seu entorno, somos obrigados a considerar todas as variáveis, sejam elas objetivas ou não.

Há uma tendência muito difundida e politicamente conveniente de nos alinharmos com aqueles que propalam a importância da manutenção de uma memória a todo custo para que as gerações futuras conheçam e compreendam a gênese de todas as coisas; no entanto,

quando fazemos a transição da teoria para a prática, começam a surgir os problemas. O quê? Quando? E como registrar? Será que todos os fatos do agora são relevantes? Ah! Então vamos memorizar tudo e assim estaremos imunes aos possíveis remorsos!

Por outro lado, existem os arautos da simplicidade. Aqueles que entendem que só devemos memorizar aquilo que *a priori* apresenta traços de perenidade. A questão é que de antemão se torna perigoso estabelecermos uma visão prospectiva precisa sobre o desdobrar dos acontecimentos, pois somente teremos plena condição de valorar a historicidade de um fato mais tarde, quando as oportunidades já se foram, e naquela ocasião o registro histórico já estará irremediavelmente comprometido. Evidentemente que deveremos buscar uma solução virtuosa, o que não é simples e tudo isto nos incomoda por demais.

Os considerandos previamente apresentados o foram intencionalmente, com o propósito de compartilhar com o leitor os dilemas vividos por aqueles que são responsáveis por decidir, favoravelmente ou não, sobre a importância da guarda de um documento ou registro que possa permitir reconstituir no futuro as condições e circunstâncias envolvidas em determinado acontecimento.

Este trabalho busca, por conseguinte, compartilhar um incômodo vivenciado pelo autor com a possibilidade de tão precocemente, somente um pouco mais de uma década, algumas informações de tamanha relevância sobre a área onde a Marinha do Brasil (MB) está construindo a futura Base de Submarinos já se en-

² Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (EGN).

contrarem, de certa forma, esquecidas, e até mesmo desacreditadas quando a elas são feitas alusões.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Qualquer menção histórica à presença da Marinha na região da Baía de Sepetiba obrigatoriamente tem que começar pela Ilha da Marambaia, berço de incontáveis fatos decisivos para a compreensão da história da escravidão no Brasil, como também para a reconstrução da história marinha nacional que naquelas paragens fixou suas raízes desde o alvorecer do século passado.

A palavra Marambaia é de origem tupi guarani e significa “cerco do mar” – “Mbara-mbai”, nome dado pelos primeiros habitantes da região à baía, hoje conhecida como Sepetiba, devido ao contraste de seu mar calmo com o mar revolto do restante da costa. A Ilha da Marambaia³ faz parte do conjunto que, incluindo a restinga, se estende por 42,5km e situa-se no litoral Sul Fluminense.

Nos anais históricos oficiais referentes à Marambaia, consta que o primeiro documento formal de posse da Ilha foi registrado em 1856, no Livro de Registros da Paróquia de Itacuruçá, em nome do Comendador José Joaquim de Souza Breves, que veio a falecer em 1889. Os relatos existentes sobre escravos na Ilha remontam à época em que esta foi comprada ou registrada oficialmente, após, portanto, a abolição do tráfico negreiro. Com a chegada dos navios negreiros vindos da África e, muito provavelmente, de outras regiões do Brasil, a Ilha transformou-se em posto de acolhida de escravos para atender não só as fazendas de café do Comendador como também para a venda.

Com a morte do chefe do clã, as fazendas entraram em decadência e, conseqüentemente, foram vendidas ou cedidas em pagamento de dívidas pelos herdeiros. Alguns dos ex-escravos e seus descendentes, porém, continuaram a ocupar a Ilha. A morte do Comendador selou o destino desta população, fazendo com que os remanescentes desses antigos escravos que lá permaneceram se voltassem para as atividades de subsistência. Em 1891, as terras da Marambaia foram vendidas pela família Breves à Companhia Promotora de Indústrias e Melhoramentos, e mais tarde, em 1896, por ocasião da liqui-

dação forçada da referida Cia, a propriedade da Ilha foi transferida para o Banco da República do Brasil.

No início do século XX, a União foi autorizada a adquirir a Ilha da Marambaia com todas as suas benfeitorias, conforme a Lei nº 1316, de 31 de dezembro de 1904, e em 23 de maio de 1906 a Ilha da Marambaia foi posta à disposição da MB. Com a transferência da Ilha para a MB, em 1908, foi instalada a Escola de Aprendizes-Marinheiros. Em 1924, a Diretoria de Portos e Costas estabeleceu ali uma colônia de pescadores e escolas de curso primário e profissional de pesca, tendo a Marinha iniciado, no mesmo ano, a instalação de uma estação de piscicultura. Em 1931, a Confederação Geral dos Pescadores do Brasil fundou a sede da Colônia de Pescadores Z-23. No entanto, nenhuma destas iniciativas prosperou e, em 1933, a Ilha passou a ser área militar restrita.

O desenvolvimento econômico da Ilha só encontrou novo alento durante o Estado Novo, quando um empreendimento de grande porte, vinculado ao universo da pesca, estabeleceu-se na Marambaia, através de uma ação de parceria entre o Estado e uma entidade de cunho filantrópico – o Abrigo Cristo Redentor. Depois de uma limitada urbanização e saneamento do local, criou-se um complexo industrial profissionalizante, incluindo uma Escola de Pesca – a Escola Técnica de Pesca Darcy Vargas (ETPDV), direcionada à formação e ao treinamento de profissionais técnicos no setor.

Por ocasião da instalação da ETPDV, ocorreu um fluxo migratório de trabalhadores e familiares oriundos do continente em busca de emprego e oportunidades, ocupando determinados pontos da ilha. A partir de 1952, contrariando as expectativas e de forma lenta, a estrutura montada na Ilha entrou em decadência, num longo processo de desmonte da Escola e de desmobilização de todo o pessoal que dela dependia. É importante ressaltar que, durante o período em que a Escola de Pesca estava ativada, a Marinha lá continuava utilizando o Campo de Aviação da Armada, que ocupava o restante da Ilha.

Em 1965, a Fundação Abrigo Cristo Redentor firmou convênio com a Secretaria Estadual de Educação e reativou a escola com o nome de Escola Técnica Darcy Vargas – ETDV (sem referência à pesca), e finalmente, em 1971, o Presidente Médici autorizou a reincorporação à União de todos os bens da Fundação Abrigo Cristo Redentor, tendo em vista que esta reconheceu não ter condições de manter a escola em funcionamento. A administração da Ilha voltou, então, à

³ Apesar de ser denominada como Ilha, esta região se encontra ligada ao continente por uma restinga, que permite um acesso extremamente precário, longo e limitado.

MB, que ali ativou a Prefeitura Militar do Campo da Ilha da Marambaia, sucedida pelo Centro de Recrutas do Corpo de Fuzileiros Navais (CRCFN) e, em 1981, pelo Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia – CADIM.

A MB está na Baía de Sepetiba, portanto, há mais de um século, marcando continuamente de forma indelével a presença do Estado naquela região. Desde o primeiro decênio dos anos 1900s, como anteriormente citado, temos registros de sua presença nas terras que pertenciam ao Comendador Breves, homem rico com inúmeras propriedades e que se destacou no período do II Reinado pelo seu envolvimento no negócio envolvendo o tráfico e a comercialização de escravos.

Evidentemente que, nos primórdios do século XX, quando o desenvolvimento tecnológico ainda não permitia grandes aventuras, era bem mais fácil o estabelecimento de organizações militares (OM) no continente (em terra), melhor servido por vias de comunicação rodoviárias e/ou ferroviárias, e isto ensejou não só a criação como também a permanência contínua dessas OM de maneira menos traumática, o que não aconteceu com aquela situada na ilha dos Breves, devido ao seu isolamento e à necessidade de transporte marítimo por cerca de dez milhas náuticas.

As circunstâncias supramencionadas de certa forma inviabilizaram a permanência da primeira OM de Marinha durante o primeiro quartil do século XX. Entretanto, no ano de 1971, a Marinha retornou à Ilha da Marambaia, ocupando as instalações da ETPDV, que havia sido desativada. Daquele momento em diante, por mais de 40 anos, tem lá permanecido conduzindo a formação e adestramento de Praças e Oficiais não só do CFN, como também de outros Corpos e Quadros da MB⁴.

COMO TUDO COMEÇOU

“Tudo tem um começo modesto.”

Marcus Tullius Cicero

O CADIM é uma OM atípica, porque, dentre outras razões, comporta em seus domínios, além da sua própria tripulação que alcança cerca de cinco cente-

⁴ Recentemente o Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia (CADIM) foi reestruturado, passando a assumir também outras responsabilidades e para tanto teve alterada a sua denominação para Centro de Avaliação da Ilha da Marambaia, mantendo a mesma abreviatura – CADIM.

nas de pessoas, uma série de Próprios Nacionais Residenciais (PNR), onde reside significativa parcela dos militares com suas famílias; ademais, ao longo das inúmeras praias da restinga moram centenas de habitantes (pescadores, ex-funcionários da ETDV e alguns descendentes dos escravos da então fazenda dos Breves, que voluntariamente resolveram ali permanecer); todo este contingente alcança a casa dos milhares de indivíduos que de alguma forma dependem do suporte de transporte, saúde, educação, assistência social e religiosa da MB (Ver figura nº 1).



Figura nº 1 – Restinga da Marambaia, tendo em sua extremidade oeste localizado o CADIM

“A necessidade é a mãe das invenções.”, dizia Platão. Isto já está sobejamente confirmado na história da humanidade, e na Marambaia a realidade dos fatos respaldou, mais uma vez, o dito platônico de mais de dois milênios e meio. Como manter uma OM de tamanha envergadura sem uma ligação terrestre consistente e contando apenas com um reduzido ponto de apoio no continente (Itacuruçá)?

Normalmente, quando uma instalação insular localiza-se a uma relativa distância do continente, é fundamental que próximo à sua área de embarque (um cais, ancoradouro, etc.) exista um ponto de apoio, para armazenar suprimentos de toda ordem, assim como estacionar viaturas; enfim, prover facilidades que minimizem os óbices advindos do seu posicionamento. Isto sempre foi uma demanda real para o CADIM. No entanto, desde sua criação, a MB lutou com muitas dificuldades para supri-lo, pois não dispunha de uma área própria que se prestasse para tal finalidade, tendo que realizar um convênio⁵

⁵ O Convênio com a UFRRJ foi celebrado inicialmente em 1977 e posteriormente vem sendo renovado continuamente.



Figura nº 2 – Cais Público de Itacuruçá, que atende também ao CADIM



Figura nº 3 – Outra vista do Cais Público de Itacuruçá

com a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), detentora de um pequeno terreno junto ao canal que separa a ilha de Itacuruçá do continente, a fim de equacionar essa situação.

Como cumprir uma missão de tamanha envergadura e simultaneamente prestar toda a gama de apoios que se fazem necessários? Como transportar diuturnamente a tempo e a hora um volume gigantesco de gêneros e materiais para a ilha? E as pessoas? Como oferecer-lhes transporte apropriado com presteza e segurança? Onde armazenar com qualidade todos os suprimentos, haja vista que os fornecedores chegam ao continente em horários diversos, muitas das vezes driblando as programações e horários de condução? Todos estes questionamentos precisavam ser respondidos e não toleravam subterfúgios. Cabia, portanto, ao Comandante do CADIM a responsabilidade por enfrentar e resolver de fato todas estas demandas.

O ponto de apoio do CADIM, além de não pertencer à MB, como anteriormente mencionado, aportava uma série de restrições quanto ao seu uso: era extremamente acanhado, mal dividido e, principalmente, situava-se numa pequena alameda que ficava completamente congestionada, dificultando e, até mesmo, impedindo o seu acesso, mormente nos períodos de verão, quando o fluxo de turistas era imenso e tumultuava por completo aquele pequeno e já desordenado distrito do município de Mangaratiba.

Outro martírio que nos afligia era o uso comunitário do cais de Itacuruçá (Ver figuras nº 2 e 3) com embarcações de todos os tipos e origens (saveiros, barcos de pesca, etc.), misturando trabalho com lazer, formalidade com informalidade, compromisso e serie-

dade com inúmeros outros comprometimentos. Frequentemente o engarrafamento do cais gerava atrasos e problemas de toda ordem. E quando havia cerimônias militares! Era inevitável conciliar desembarque de pescado com suas características e odores típicos com senhoras em trajes longos e militares em trajes de gala. Isto não poderia continuar! Imaginem quando as tropas chegavam para embarcar e transitavam pelas restritas e acanhadas ruas e vielas da cidade. Tudo parava, tudo ficava intransitável, e todos sempre reclamando.

Oprimido por essas exigências, o autor, que comandou o CADIM de janeiro de 1999 a janeiro de 2001, envolveu-se com toda sua tripulação na busca de uma alternativa sólida e permanente para a questão do ponto de apoio. O ideal seria que ele fosse transferido para uma área própria, não devassada, com acesso fácil e, se possível, exclusivo, com dimensões generosas, não só para atender ao CADIM, mas também às tropas que por ali transitassem ou pernitassem, que permitisse também acesso direto ao mar, onde houvesse uma praia com gradiente razoável para abicagem de EDCG⁶, e ainda pudesse ser construído um cais que dispusesse de um canal varrido que facilitasse a manobra de embarcações de porte médio.

A BUSCA POR UM NOVO PONTO DE APOIO

“O homem é absurdo por aquilo que busca, grande por aquilo que encontra.”

Paul Valéry

⁶ EDCG ou Embarcação de Desembarque de Carga Geral - as EDCG são usadas pelas forças anfíbias para o transporte de equipamentos e tropas para terra. Elas são capazes de transportar veículos e tropas dos navios anfíbios até a cabeça de praia ou píer.

Essa quase obsessão na procura por um local mais apropriado para o futuro ponto de apoio nos contagiou, envolvendo não só a Agência da Capitania dos Portos de Itacuruçá (AgCPI) como também todos os nossos amigos civis da região. Dentro dessa rede de solidariedade mobilizada, sobressaiu de maneira especial o então CC (T) Ramiro Rodrigues dos Santos – Agente da AgCPI. Este companheiro de Marinha foi decisivo, facilitando sobremaneira o início de todo o proces-

so, pois de imediato entabulou gestões junto às autoridades locais, envolvendo a todos, o que permitiu descortinar inicialmente uma tênue, mas promissora possibilidade de negociação de um suposto terreno pertencente à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) na área do Porto de Sepetiba⁷. Este contato abriu as portas através das quais tudo começou.

A despeito do desinteresse da MB pelas ofertas anteriormente realizadas pela CDRJ⁸, porém focados na necessidade específica do CADIM, apegamo-nos a essa vaga e ainda nebulosa perspectiva de solução e agendamos prontamente uma visita ao Porto de Sepetiba, em junho de 2000, para sondarmos a veracidade e viabilidade daquela proposta. Evidentemente que, até aquele momento, tudo era informal, e buscávamos apenas algumas informações mais consistentes para subsidiarmos nossos chefes e para que, conseqüentemente, pudessemos dar início ao processo, caso fosse de interesse da Administração Naval.

A comissão de visitação contou com a presença do Comandante e Imediato do CADIM, do Agente da



Figura nº 4 – Área visitada e de interesse do CADIM no ano de 2000

AgCPI, do CMG (RM1) Júlio Cesar C. Digiacom – Diretor da Oceanotécnica – e de algumas autoridades da Administração do Porto de Sepetiba. Fomos levados à área em questão (Área Norte da Futura Base de Submarinos – Ver Figura nº 4), onde efetuamos um reconhecimento, ocasião em que pudemos vislumbrar facilmente a sua adequabilidade ao propósito a que se destinava. Levantamos a maior quantidade possível de informações sobre o terreno, a praia, as construções, os entulhos ainda existentes na área, assim como as exigências administrativas que deveriam ser atendidas para o início da formalização do possível processo de doação do terreno à MB.

Neste ponto, julgamos oportuno destacar um aspecto ainda não mencionado, que poderá inquietar os leitores que tenham alguma informação a respeito da área em questão. Nas últimas décadas, a Ilha da Madeira ganhou certa notoriedade junto à opinião pública quando ela se viu nas manchetes como consequência de um vazamento de dejetos industriais tóxicos de uma mineradora que lá possuía suas instalações – a Companhia Mercantil e Industrial Ingá.

A empresa se instalou na Ilha da Madeira na década de 1950 e era beneficiadora de zinco para exportação. Encerrou suas atividades no fim dos anos 80, deixando grande passivo ambiental e social na localidade (acumulando, além das dívidas trabalhistas e previdenciárias, um conhecido passivo ambiental oriundo

⁷ Atualmente Porto de Itaguaí - redenominação oficializada pelo Projeto de Lei do Deputado Simão Sessim (PP/RJ), publicada no DOU de 25/11/2005 a sanção presidencial à Lei n.º 11.200, que alterou definitivamente o nome do Porto de Sepetiba para Porto de Itaguaí.

⁸ Em 1999 a CDRJ, em resposta a uma solicitação da DGN, já havia colocado duas (2) áreas à disposição da MB; entretanto, após estudos, a MB desinteressou-se pelo assunto.

da contaminação química da Baía de Sepetiba que provocou por décadas graves impactos à pesca, ao lazer e ao turismo na região).

Seu processo industrial era extremamente poluente, pois, para a produção do zinco, de onde é extraído a calamina (um tipo de minério), são gerados subprodutos como zinco, cádmio e níquel, entre outros. Esses resíduos industriais (lixo químico), que chegaram a 3,5 milhões de toneladas, eram depositados em uma lagoa artificial, criada pela empresa e ligada à Baía de Sepetiba pelo Saco do Engenho, e no pátio da empresa foi formada uma montanha de lixo químico contendo grande volume de metais pesados que ficaram armazenados precariamente num dique e que, devido à falta de manutenção, após a falência da Ingá, vazaram durante anos para o meio ambiente, causando a contaminação do solo, da água subterrânea, da água do mar, dos manguezais e da própria baía.

Com a concordata da fábrica em 1995, seguida de sua falência, os problemas ambientais se agravaram na medida em que a bacia de contenção e a Estação de Tratamento de Dejetos Industriais (ETDI) ficaram comprometidas. Em 13/02/1996, ocorreu o maior acidente da história da região, que ficou conhecido como maré vermelha, onde em decorrência de fortes chuvas o dique de contenção da Ingá se rompeu, resultando num vazamento de grande volume de dejetos industriais (cerca de 50 milhões de litros de lama

tóxica) com elevado teor de metais pesados, afetando os manguezais, a pesca, o lazer e o turismo. Todo este material contaminante sedimentou no fundo da baía afetando a biota marinha, impactando significativamente a produtividade pesqueira da região. Com as dragagens da ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA), estes contaminantes foram colocados em recirculação provocando mortandades de peixes, destruição dos berçários e a redução da produção pesqueira.

A despeito dessa enxurrada de informações inquietantes que nos assombrava, fomos informados pelas autoridades da CDRJ que acompanhavam nossa visita que o terreno de nosso interesse nunca havia pertencido à Ingá, era razoavelmente distante e, portanto, aparentemente não fora afetado diretamente pelas consequências desastrosas advindas das irresponsabilidades ambientais ocorridas naquela empresa, o que nos deixou relativamente tranquilos. (Ver figura nº 5)

Retornando ao CADIM, reporte o resultado da visita verbalmente ao meu Comandante Imediatamente Superior (ComImSup), Comandante do Pessoal de Fuzileiros Navais (ComPesFN), sendo orientado a preparar um relatório informal por escrito. Em decorrência, elaborei uma Análise Sucinta, sintetizando o resultado da nossa visita ao Porto de Sepetiba, apresentando um parecer favorável a um aprofundamento das negociações junto à Companhia Docas do Rio de

Janeiro (CDRJ), visando a uma possível aceitação da cessão por doação da área destinada à construção do futuro ponto de apoio do CADIM. Abaixo transcrevo um trecho do referido documento:

“A) Fatores Positivos

- O terreno tem aproximadamente 180.000 m², sendo 50% plano de frente para o mar;
- O acesso é por estrada pavimentada;
- A situação legal está OK;
- Com uma rápida dragagem (uma semana)



Figura nº 5 – Em branco a área visitada e de interesse do CADIM e em vermelho a área dos dejetos industriais da Ingá

permitirá a aproximação de embarcações que calem até três (3) metros;

- Já possui uma pequena rampa e um velho trapiche, necessitando pequenos reparos;

- Possibilitará a instalação do ponto de apoio do CADIM atendendo a todas as suas necessidades, e também permitirá, se for do interesse da MB, a construção, até mesmo, de uma nova OM.”

Após a apreciação informal da Análise Sucinta pelo ComPesFN e Comandante Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (ComGerCFN), fui autorizado a iniciar o processo formal, quando então elaborei o Ofício nº 238, de 15 de junho de 2000, para o 1º Distrito Naval (DN) via Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais (CPesFN). Nesse expediente, descrevi de maneira sintética as demandas do CADIM com relação ao ponto de apoio, a precariedade das instalações da época, assim como a intenção da CDRJ em doar uma área, que a princípio nos parecia favorável.

Em seguida e como decorrência do ofício supracitado, o Comando do 1º DN expediu uma mensagem, em que afirmou desconhecer qualquer oferta de doação por parte da CDRJ; entretanto, autorizou o CADIM a negociar com os responsáveis os seus interesses, mantendo-o informando sobre o andamento.

Tendo recebido o aval do 1º DN e do ComPesFN, o ComGerCFN determinou que o Chefe do Departamento de Material do CGCFN (CG-20) visitasse a área juntamente comigo e algumas autoridades da CDRJ e elaborasse uma Agenda Memória a respeito do assunto. Na conclusão desse documento, aquele chefe de departamento reconheceu a adequabilidade do terreno junto ao Porto de Sepetiba e recomendou propor ao Comandante da Marinha (CM) a solicitação junto à CDRJ da transferência daquela propriedade para a MB.

Em 18 de setembro de 2000, o ComGerCFN encaminhou o Ofício nº 249 ao CM via Chefe do Estado Maior da Armada (CEMA), com todos os subsídios fornecidos pela Agenda Memória, consultando a possibilidade do CM solicitar à CDRJ a transferência daquela propriedade para a MB. Ato contínuo, o CEMA exarou sua posição concordante por meio do Despacho nº 209 de 09 de novembro de 2000.

Em seguida, o Com1º DN expediu o Ofício nº 3381, de 05 de dezembro de 2000, à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e à Delegacia da Capita-

nia dos Portos em Itacuruçá (DCPI – antiga AgCPI), transmitindo em anexo para conhecimento o Despacho do CEMA. Concomitantemente, o ComGerCFN retransmitiu para o CPesFN e CADIM a mensagem do CM para o EMA com informação para o CGCFN, CON, Secretaria-Geral (SGM), FFE, 1º DN, Diretoria de Administração (DAdM) e Diretoria de Obras Civas (DOCM), ratificando e autorizando o início das negociações.

Como é claramente constatado por meio deste conjunto de expedientes favoráveis, o pleito do CADIM teve curso normal, chegando até a mais alta esfera de competência da Força ainda no final do ano 2000. A partir desse momento, confiante no prosseguimento das ações, haja vista que os setores responsáveis já estavam acionados, envolvi-me com os trâmites da passagem de comando que se avizinhava (janeiro de 2001) e comecei a desligar-me diretamente do processo, priorizando os relatórios e palestras que se faziam necessárias para o futuro Comandante, que em breve se apresentaria.

O tempo passou e, atualmente, assistimos envai-decidos ao célere surgimento da Base de Submarinos em parte daquela área que, numa manhã de junho de 2000, foi visitada e esquadrihada por um grupo de Oficiais ansiosamente interessados por atender a materialização de um sonho, ainda modesto em seu nascedouro, pois era restrito apenas à construção de um singelo ponto de apoio para atender a uma OM do CFN – o CADIM, mas que, com seus desdobramentos, assumiu dimensões inimagináveis.

Creemos, seguramente, que a presença da MB na Ilha da Madeira, além de significar um salto histórico aspirado por todos que amam a Instituição e o Brasil, também, em certa medida, suprirá as acanhadas exigências originais – um ponto de apoio capaz de atender os reclamos da Marambaia dos Breves, que deram estímulo, mesmo que indiretamente, à gênese de tudo isto.

CONCLUSÕES

Caso, após a leitura deste trabalho, que procura reviver ocasiões ímpares de um passado recente, o leitor ainda se questione ou tenha, de alguma maneira, dificuldade em depreender espontaneamente o seu motivo central, gostaria de enfatizar que a razão primordial desta empreitada foi a preservação da memória relativa a uma OM que indubitavelmente já nasce portando

a semente da grandeza, e não a simplista divulgação de uma história, buscando ufanar uma veicidade pessoal ou autopromoção. Entretanto, é forçoso destacar que se torna inviável revisitarmos o passado sem mencionarmos os atores envolvidos, pois é inegável que a história somente assume seu brilho e se vivifica quando se personaliza.

Não foi por obra do acaso que o autor compilou e arquivou⁹ meticulosamente todos esses expedientes e estudos que, de alguma forma, procuram explicar a presença da MB na Ilha da Madeira, mas, sobretudo, pela felicidade da antevisão de uma possibilidade, ainda remota para aquela ocasião, que em algum momento no futuro poderíamos vir a fincar raízes naquela área, erigindo uma de suas mais significativas bases.

Após percorrermos os caminhos do passado garimpando lugares, situações e pessoas, na tentativa de

reconstruir os antecedentes, senão apenas alguns vestígios, da presença da MB na Baía de Sepetiba, somos tomados por uma sensação dúbia, indefinida mesmo, quanto ao real cumprimento do nosso propósito.

É evidente que os relatos e documentos arrolados nesta narrativa são verazes e inquestionáveis; no entanto, talvez, em algum momento anterior ou, até mesmo, em decorrência das ações aqui alinhavadas, podem ter acontecido, o que é possível, antecedentes e/ou desdobramentos envolvendo outros atores, não mencionados aqui por desconhecimento do autor, que podem ter contribuído também, e muito, para o desenlace do que ora está se conformando.

Sejam quais forem os sentimentos que nós experimentemos: surpresa, reconhecimento ou, até mesmo, curiosidade, não devemos, sob nenhuma hipótese, deixar de nos alegrar e nos orgulhar pela sensação do dever cumprido, por estarmos sendo partícipes e, no mínimo, testemunhas de uma página tão significativa da história da nossa Marinha – a Marinha do Brasil.

⁹ Todas as mensagens e documentos citados neste trabalho encontram-se arquivados em meio magnético com o autor e disponíveis para cópia ou consulta.

BIBLIOGRAFIA

BREVES, A. M. *O Reino da Marambaia*. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica Editora Ltda, 1966.

Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. Disponível em <<https://www.mar.mil.br/cgcfm/>>. Acessado em 17 de maio de 2014.

MOTA, Fábio Reis. *Marambaia da Terra, Marambaia do Mar – Conflitos, identidade e meio ambiente no sul fluminense do estado do Rio de Janeiro*. Niterói: UFF/Departamento de Ciências Sociais (Monografia de graduação), 2001.

NÓBREGA, Luciana de Amorim. *Marambaia: imaginário e história*. In: *Revista Universidade Rural: Série Ciências Humanas*, Seropédica, RJ: EDUR, v.26, n.1-2, p. 115-123, jan.- dez., 2004.

PEREIRA, L. A., XEREZ, R., PEREIRA, A. M. C. *Ilha da Marambaia (Baía de Sepetiba/RJ): Resumo Fisiográfico, Histórico e Importância Ecológica Atual*.

Revista Ciência e Cultura, (SBPC), maio/junho, 1990.

<http://www.radaroficial.com.br/d/36123159>

Diário RJ - Parte II (Poder Legislativo) de 20/05/2013 (36123159)

http://v3.usiminas.foinvest.com.br/ptb/955/Apresentação_3T09_Apimec_RJ_DF_html/Apresentação_3T09_Apimec_RJ_DF.html