



ASAS DA ESPERANÇA



Asas que uniram a solidariedade do Brasil
e a força do **povo gaúcho**



FORÇA AÉREA BRASILEIRA



Sediado em Canoas - RS, o Quinto Comando Aéreo Regional foi criado pelo Ministério da Aeronáutica em 25 de outubro de 1941, atualmente comandado pelo Major-Brigadeiro do Ar Eduardo Miguel Soares. Tem como missão representar o Comandante da Aeronáutica e de assegurar a governança e a gestão dos Macroprocessos Finalísticos, quando demandados, e dos Macroprocessos de Gestão e Suporte das organizações militares subordinadas e, sistemicamente, das demais organizações militares localizadas em sua área de jurisdição. Sua estrutura abrange vinte e nove organizações militares da Força Aérea Brasileira no Paraná, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, incluindo as Bases Aéreas de Canoas, Santa Maria e Florianópolis, bem como sete esquadrões aéreos e um grupo de defesa antiaérea.

ASAS DA ESPERANÇA

Asas que uniram a solidariedade do Brasil
e a força do povo gaúcho



FORÇA AÉREA BRASILEIRA

ASAS DA ESPERANÇA

Asas que uniram a solidariedade do Brasil e a força do povo gaúcho

Produção: Quinto Comando Aéreo Regional (V COMAR)

Coordenação geral: Eduardo Miguel Soares

Organizador: Jorge Luiz Schwerz

Colaboradores: Nicholas Braz Aguirre e Jefferson Batista Garcia

Revisoras da versão final: Mariana de Souza Mendes e Susane Bortolin de Souza

Capa versão original: Lucas Piccinini

Coordenadora administrativa: Daiane da Silva Ortiz

Os relatos e opiniões expressos nesta obra refletem exclusivamente o pensamento dos autores e entrevistados e não necessariamente do V COMAR nem do Comando da Aeronáutica.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Asas da esperança : asas que uniram a solidariedade do Brasil e a força do povo gaúcho / organizador Jorge Luiz Schwerz ; colaboradores Nicholas Braz Aguirre, Jefferson Batista Garcia. -- 1. ed. -- Canoas, RS : Grafica CS Eireli EPP, 2026.

ISBN 978-85-68898-75-8

1. Taquari II 2. Força Aérea Brasileira
3. Rio Grande do Sul (RS) I. Schwerz, Jorge Luiz.
II. Aguirre, Nicholas Braz. III. Garcia, Jefferson
Batista.

26-358438.0

CDD-358.400981

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : Força Aérea Brasileira : História
358.400981

Henrique Ribeiro Soares - Bibliotecário - CRB-8/9314

Todos os direitos sobre esta primeira edição reservados ao Comando da Aeronáutica.

AGRADECIMENTOS

As Forças coirmãs, às instituições parceiras e ao povo brasileiro, que não mediram esforços para apoiar o Rio Grande do Sul diante de uma das maiores catástrofes climáticas já registradas, expressamos nossa mais profunda gratidão. Em um cenário de extrema adversidade, marcado por incertezas e desafios contínuos, a solidariedade manifestada por diferentes setores da sociedade revelou-se essencial para o enfrentamento da crise e para a preservação de vidas.

A Operação Taquari II evidenciou, de forma inequívoca, que seu principal fator de sucesso foi a união. A integração entre as Forças Armadas, as forças de segurança, os órgãos públicos civis e a sociedade permitiu não apenas mitigar o sofrimento do povo gaúcho, mas também lançar as bases para a reconstrução do Estado. Em um ambiente que, por vezes, se assemelhava a um cenário de guerra, foi o esforço coletivo, coordenado e comprometido, que possibilitou o cumprimento da missão.

A todos os militares, integrantes das forças de segurança, profissionais das instituições públicas e voluntários civis que atuaram de forma incansável, muitas vezes além de seus limites físicos e emocionais, registramos nosso reconhecimento e sincero agradecimento. Cada ação, por menor que parecesse, contribuiu para um resultado maior, demonstrando que a soma dos esforços individuais é capaz de produzir impactos significativos em momentos de crise.

Por fim, dirigimos um agradecimento especial àqueles que, muitas vezes de forma silenciosa, sustentaram o lado humano dessa missão: os nossos familiares. Aos cônjuges, filhos e entes queridos dos homens e mulheres que estiveram na linha de frente, que aguardaram com apreensão, ofereceram apoio incondicional e, em muitos casos, também enfrentaram as consequências diretas das inundações, inclusive com a necessidade de deixar seus próprios lares em busca de abrigo. Foram eles que protegeram o nosso flanco mais sensível, aquele onde reside o coração, garantindo a força necessária para que os seus pudessem cumprir a missão com dedicação e coragem.

A todos, o nosso muito obrigado!

PREFÁCIO

PALAVRAS DO COMANDANTE DA AERONÁUTICA

Brasília, abril de 2026.

Prefaciар a obra “Asas da Esperança: Asas que Uniram a Solidariedade do Brasil e a Força do Povo Gaúcho” é, antes de tudo, uma reverência à vida, à coragem e à capacidade humana de se reerguer mesmo diante das mais severas adversidades. Este livro não se limita a narrar fatos; ele eterniza sentimentos, resgata gestos de bravura silenciosa e ilumina a grandeza de um esforço coletivo que transcendeu fronteiras institucionais para alcançar o âmago da condição humana.

Nas páginas que se seguem, o leitor encontrará mais do que o registro histórico da atuação da Força Aérea Brasileira na Operação Taquari II. Encontrará o pulsar de uma nação que, chamada à ação, respondeu com prontidão, disciplina e, sobretudo, humanidade. Ao lado da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro, a Aeronáutica elevou aos céus não apenas aeronaves, mas também a esperança dos nossos irmãos gaúchos severamente atingidos pelas enchentes que assolaram o Rio Grande do Sul.

Nesse sentido, afirmo que cada capítulo desta obra foi cuidadosamente tecido para apresentar, com precisão e sensibilidade, as ações empreendidas, os números que dimensionam a magnitude da operação e, de forma singular, as emoções que a permearam; afinal, se os dados traduzem a dimensão do esforço, são os relatos daqueles que lá estiveram que conferem o real sentido da histórica Operação Taquari II.

Não por acaso, essa se fez registrar na história como uma das maiores ações humanitárias já realizadas em território nacional, não se devendo tal afirmação apenas à amplitude dos meios empregados ou à complexidade de sua logística, mas à essência que a guiou: a missão de salvar vidas. Nesse propósito maior, militares, civis e parceiros uniram forças, demonstrando que, quando o dever encontra a solidariedade, os resultados transcendem o esperado e se tornam realmente memoráveis. E é isso que “Asas da Esperança” nos traz.

São vozes que ecoam gratidão, alívio e esperança, revelando tanto a responsabilidade das decisões tomadas sob circunstâncias extremas como a leveza

dos gestos, o olhar fraterno e o leal compromisso com a vida, evidenciando, nesse entrelaçamento de razão e emoção, o caráter de autenticidade de que se reveste esta obra.

Que este livro seja, portanto, memória e inspiração. Memória de um tempo em que a adversidade exigiu o melhor de todos nós, e assim foi feito. Inspiração para que, diante de novos desafios, jamais percamos de vista aquilo que nos define: sermos as **Asas que protegem** o país e que, também, socorrem o nosso povo.

Sendo assim, convido o leitor a embarcar nessa marcante viagem com destino a um passado recente, a Operação Taquari II, cuja história, ao passo que nos emociona, nos faz reconhecer que, mesmo nos mais sombrios tempos, sempre haverá asas prontas a sustentar a esperança, onde o Brasil precisar.



TENENTE-BRIGADEIRO DO AR MARCELO KANITZ DAMASCENO
COMANDANTE DA AERONÁUTICA

APRESENTAÇÃO

Este livro tem como propósito registrar, com fidelidade e responsabilidade, os acontecimentos, os processos decisórios e, sobretudo, as ações humanas desenvolvidas em um cenário que, por vezes, se aproximou de uma situação de guerra, marcado por destruição, caos e incerteza. Ao longo das próximas páginas, o leitor encontrará não apenas a descrição dos fatos, mas também a complexidade enfrentada na adaptação das estruturas de comando e controle, na reorganização dos fluxos de informação e na condução de decisões sob pressão constante.

A dimensão da tragédia, inicialmente difícil de compreender em sua totalidade, exigiu respostas rápidas e coordenadas. Nesse contexto, a Força Aérea Brasileira atuou de forma integrada com outras Forças e com órgãos civis, ajustando continuamente seus processos para atender às demandas emergenciais. Paralelamente a esse esforço técnico e operacional, emergem, nos relatos, as emoções daqueles que vivenciaram intensamente cada momento; são sentimentos que, por vezes, atingem o leitor com a mesma intensidade com que foram experimentados.

Durante a elaboração desta obra, os testemunhos constituíram um dos seus pilares mais significativos e não foram raras as ocasiões em que as entrevistas se encerraram em lágrimas, resultado da revisitação de memórias marcadas por dor, incerteza e exaustão, mas também por orgulho, solidariedade e senso de dever cumprido.

Algumas dessas vozes traduzem, de forma direta e sincera, a essência da Operação Taquari II:

- “Eu dormia poucas horas, com o terço em uma das mãos e o celular na outra.”
- “Fiquei surpreso e emocionado com a garra dos pilotos.”
- “Tudo o que vivi justificou os meus 26 anos de Força Aérea Brasileira.”
- “Hoje já não trato os militares do meu Esquadrão como amigos; tornaram-se irmãos.”

Esses relatos, apresentados ao longo do livro, revelam não apenas o esforço operacional, mas a dimensão humana da missão, marcada por resiliência, coragem e espírito coletivo.

Além da carga emocional presente nos depoimentos, esta obra foi concebida com rigor acadêmico, fundamentando-se, prioritariamente, em fontes primárias. As entrevistas realizadas com integrantes da Força Aérea Brasileira e das demais instituições que atuaram lado a lado constituem o núcleo central da narrativa, permitindo uma

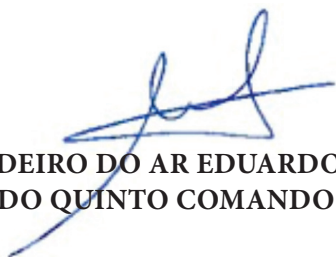
reconstrução fiel dos sentimentos a partir da perspectiva daqueles que estiveram diretamente envolvidos.

Cabe destacar que, embora não tenha sido possível contemplar todos os participantes da Operação, buscou-se selecionar relatos representativos, capazes de ilustrar a diversidade de experiências e funções desempenhadas. Cada testemunho aqui registrado contribui para a compreensão do conjunto da Operação, evidenciando diferentes dimensões do esforço empreendido.

Ressalta-se que os postos, graduações e funções mencionados ao longo desta obra correspondem ao período dos fatos narrados, visto que diversos militares foram promovidos ou designados para novas funções após as inundações de 2024.

Por fim, este livro propõe-se a reconhecer todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para o enfrentamento da crise. Militares, profissionais de apoio, voluntários e civis formaram uma rede de solidariedade que transcendeu instituições e uniu esforços em prol da vida.

Nesse cenário, a atuação da Força Aérea Brasileira consolidou-se como elemento essencial, simbolizando as “Asas da Esperança” que conectaram a solidariedade do povo brasileiro à resiliência e à força dos gaúchos. Este registro busca, portanto, preservar a memória desse esforço coletivo, honrando aqueles que, em meio à adversidade, transformaram desafio em ação e incerteza em esperança.



MAJOR-BRIGADEIRO DO AR EDUARDO MIGUEL SOARES
COMANDANTE DO QUINTO COMANDO AÉREO REGIONAL

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	3
PREFÁCIO	5
APRESENTAÇÃO.....	7
CAPÍTULO 1 - ANTECEDENTES - PARTE 1	
ENCHENTES E INUNDAÇÕES NA HISTÓRIA DO RIO GRANDE DO SUL.....	11
CAPÍTULO 1 - ANTECEDENTES - PARTE 2	
ENTENDENDO AS CAUSAS DA FORÇA DESTRUTIVA DA NATUREZA.....	21
CAPÍTULO 2 - BASE AÉREA DE SANTA MARIA – PARTE 1	
O DIA QUE NUNCA ACABOU	27
A REALIDADE SE IMPÕE: A CRIAÇÃO DO COMANDO OPERACIONAL CONJUNTO TAQUARI II.....	38
CAPÍTULO 2 - BASE AÉREA DE SANTA MARIA – PARTE 2	
RESGATES E EVACUAÇÕES AEROMÉDICAS.....	59
CAPÍTULO 2 - BASE AÉREA DE SANTA MARIA – PARTE 3	
NAÇÕES AMIGAS DE MÃOS DADAS COM O POVO GAÚCHO.....	71
CAPÍTULO 3 - BASE AÉREA DE CANOAS - PARTE 1	
CINCO DIAS DE CAOS.....	75
O ÁPICE DO CAOS: O AEROPORTO SALGADO FILHO É FECHADO.....	96
CAPÍTULO 3 - BASE AÉREA DE CANOAS - PARTE 2	
A ESTRUTURA DE GUERRA TOMA FORMA.....	107

CAPÍTULO 3 - BASE AÉREA DE CANOAS - PARTE 3	
O RINCÃO ALADO DA ESPERANÇA DO RIO GRANDE	133
CAPÍTULO 3 - BASE AÉREA DE CANOAS - PARTE 4	
RESGATES E EVACUAÇÕES AEROMÉDICAS.....	165
CAPÍTULO 4	
COMANDO OPERACIONAL CONJUNTO TAQUARI II	183
CAPÍTULO 5	
FORÇA AÉREA COMPONENTE TAQUARI II: O PODER AÉREO	
A SERVIÇO DA VIDA	209
CAPÍTULO 6	
A SOLIDARIEDADE NA LINHA DE FRENTE	221
CAPÍTULO 7	
TODOS UNIDOS PELO SUL: A CAMPANHA NACIONAL DE	
SOLIDARIEDADE E MOBILIZAÇÃO LOGÍSTICA	243
CAPÍTULO 8	
A COBERTURA JORNALÍSTICA NA OPERAÇÃO TAQUARI II.....	249
CAPÍTULO 9 - LIÇÕES APRENDIDAS	
PLANEJAMENTO, PREPARAÇÃO E RESPOSTA NO ÂMBITO	
DA GUARNIÇÃO DE AERONÁUTICA DE CANOAS	252
EPÍLOGO	258
REFERÊNCIAS	259
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS	262

CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES - PARTE 1

ENCHENTES E INUNDAÇÕES NA HISTÓRIA DO RIO GRANDE DO SUL

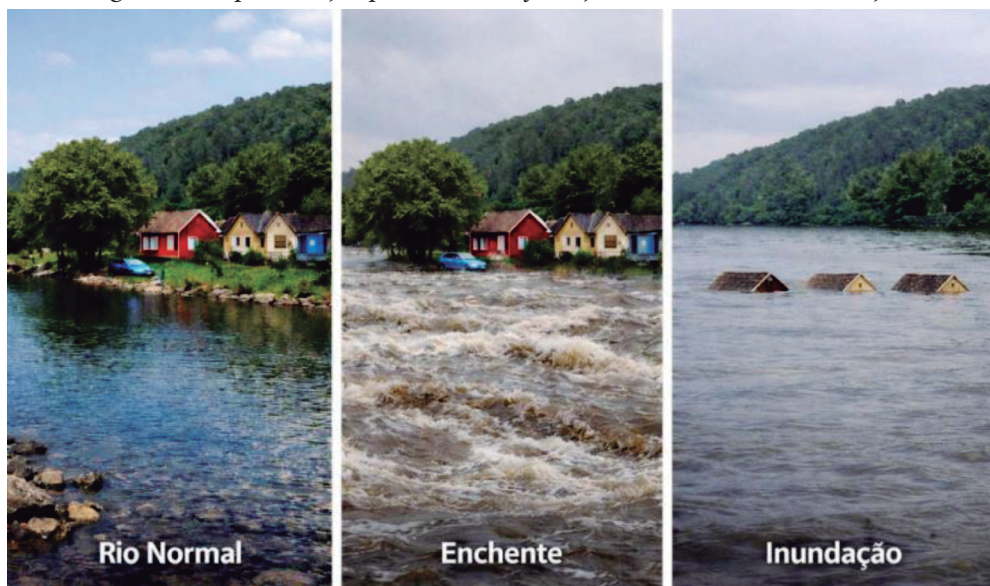
Na história do Rio Grande do Sul, dois fenômenos naturais acompanham de forma recorrente o seu desenvolvimento: as enchentes e as inundações. Como o objetivo da presente obra é trazer à luz as ações realizadas pela Força Aérea Brasileira (FAB) durante as inundações entre abril e maio de 2024, que resultaram na ativação da Operação Taquari II, torna-se necessário esclarecer a distinção conceitual entre esses dois eventos naturais.

De acordo com a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), define-se como **enchente** a elevação temporária do nível d'água em curso fluvial, decorrente do aumento da vazão, geralmente associada a precipitações intensas ou sazonais, podendo atingir o leito maior (planície de inundação), sem ultrapassar seus limites naturais. Enquanto **inundação** é definida pelo transbordamento das águas para além do leito maior, com ocupação de áreas normalmente não submersas, configurando evento de maior magnitude e elevado potencial de danos materiais, sociais e humanos. A figura 1 apresenta a diferença entre enchente e inundação.

Ambos os fenômenos acompanham não apenas a história do Rio Grande do Sul, mas também a trajetória das civilizações humanas. Algumas delas, inclusive, desenvolveram-se e tornaram-se grandes impérios justamente em função da periodicidade das enchentes e inundações, que tornavam as margens dos rios férteis, cobertas por camadas de húmus, criando condições ideais para o plantio. Esse foi o caso do Egito Antigo, cuja prosperidade esteve intimamente ligada às enchentes do rio Nilo.

No contexto sul-rio-grandense, um dos critérios decisivos para os açorianos na escolha do local do assentamento inicial do povoamento que daria lugar à cidade de Porto Alegre, além de fatores estratégicos, foi a observação de que o lago Guaíba apresentava enchentes cíclicas. Tal característica indicava a existência de um ambiente propício ao início de um processo de colonização estável e produtivo.

Figura 1 – Representação pictórica da diferença entre enchente e inundação.



Fonte: Autores, 2026.

A cronologia das inundações no Rio Grande do Sul

Ao longo de sua história, o Rio Grande do Sul foi atingido por diversas inundações. Dentre elas, foi possível identificar, na historiografia temática, 22 grandes eventos entre os séculos XIX, XX e XXI. Essas inundações devastaram colônias, freguesias e vilas, causando forte impacto entre os moradores locais e viajantes europeus que percorreram a região.

Um desses viajantes foi Arsène Isabelle, francês que registrou em seu diário, no ano de 1833, ao passar pela então Província do Rio Grande do Sul:

[...] passamos diante da aldeia de Santana, primeira guarnição brasileira ao subir o Uruguai. A enchente excessiva do rio tinha feito estragos nessa aldeia, composta de uma dúzia de ranchos. Muitos tinham sido levados pelas águas, e os restantes estavam ameaçados de ser invadidos. Os pobres habitantes tinham acampado num montículo, esperando o fim desse dilúvio (Isabelle, 1835, p. 189).

Isabelle testemunhou apenas uma entre as muitas tragédias que assolaram o Rio Grande do Sul ao longo dos dois séculos seguintes. De modo geral, as catástrofes observadas pelo viajante francês podem ser subdivididas em seis inundações no século XIX, treze no século XX e três no século XXI.

Em 1873, os gaúchos despertaram sob fortes chuvas que resultaram em uma inundação sem precedentes até então. A pesquisadora Claudiani Gonçalves, ao analisar esse fenômeno, destaca que:

[...] a inundação de 1873 atingiu parte da Região Metropolitana, deixando algumas áreas submersas e atrasando a construção da estrada de ferro que cortava a Fazenda Gravataí, ligando Porto Alegre a São Leopoldo. A chuva teve início em outubro de 1873 e causou muitas mortes e destruição, provocadas pelos mesmos rios que, em 2024 [ano da Operação Taquari II], voltaram a causar um grande desastre (Gonçalves, 2024, p. 180).

Pouco mais de duas décadas depois, em 1897, uma nova tempestade atingiu o Rio Grande do Sul, elevando o nível dos rios e obrigando diversos municípios a decretar estado de calamidade pública. Em agosto de 1905, após 11 dias consecutivos de chuvas intensas, a imprensa gaúcha voltou a noticiar tragédias relacionadas às inundações.

Entre maio e setembro de 1912, ocorreram três inundações que impactaram diretamente Porto Alegre, a capital do estado e municípios do entorno. Em setembro de 1916, após 16 dias de chuvas intensas, que resultaram em mais de 313 mm de precipitação, novas obstruções foram registradas em Porto Alegre e na região metropolitana, levando o estado, mais uma vez, à situação de calamidade pública.

As inundações de 1928 apresentaram características particulares: as fortes chuvas ocorreram em dois momentos distintos, separados por aproximadamente 60 dias e, no final de junho, precipitações intensas elevaram o nível dos rios e causaram inundações em diversas áreas de Porto Alegre e região metropolitana. Em setembro, o território gaúcho voltou a ser castigado por fortes chuvas, fazendo com que as águas alcançassem a Praça da Alfândega, resultando em cerca de 30 mil flagelados.

Em 1936, após 12 dias de chuvas intensas, a elevação do nível do lago Guaíba provocou novas enchentes, inundando diversas áreas do estado, especialmente a capital e os municípios do entorno. Já em 1941, ocorreu aquela que foi considerada, até então, a maior inundação da história do Rio Grande do Sul. Após 34 dias consecutivos de chuvas intensas, entre os meses de abril e maio, o estado registrou 626,4 mm de precipitação, sendo que em Porto Alegre, bairros como Azenha, Santana, Menino Deus, Cidade Baixa e Praia de Belas ficaram submersos, deixando mais de 40 mil gaúchos desabrigados.

Figura 2 - Vítimas das inundações em 1966 abrigadas no Ginásio Marechal-do-Ar Lampert, no Quinto Comando Aéreo Regional (V COMAR), em Canoas.



Fonte: Arquivo Histórico do V COMAR, 1966.

Fenômenos semelhantes voltaram a ocorrer em setembro de 1963, agosto de 1966 e junho de 1983. Em agosto de 1966, pela primeira vez, o Quinto Comando Aéreo Regional (V COMAR), à época denominado Quinta Zona Aérea, acionou seus militares da Guarnição de Aeronáutica de Canoas (GUARNAE-CO)¹ para uma operação especificamente voltada ao resgate de vítimas da inundação. Pessoas desaparecidas, ilhadas ou em situação de risco passaram a ser resgatadas por militares da Aeronáutica e, como medida emergencial, a Vila Militar Ícaro, localizada na área do V COMAR, foi utilizada para dar suporte aos desabrigados do município de Canoas, tendo como abrigo o Ginásio Marechal-do-Ar Miguel Lampert.

Lamentavelmente, no ano seguinte, em 1967, um novo aumento no volume de chuvas fez com que os gaúchos enfrentassem mais um período de severas inundações. Mais uma vez, o V COMAR atuou nas missões de resgate no município de Canoas, prestando socorro à população atingida.

A historiadora Dra. Cleusa Greabin registra depoimentos de sobreviventes dessas inundações, cujas vidas foram marcadas por desastres consecutivos em um curto espaço de tempo. Entre eles, destaca-se o relato de Dona Valentina, moradora do bairro Harmonia, que, ao recordar os eventos de 1966 e 1967, afirmou: “[...] perdi tudo, até meu bem mais precioso: minha filha. Perdi tudo o que eu tinha dentro de casa, nada mais foi aproveitado. A água levou tudo.” (Greabin, 2019, p. 58).

Cabe ressaltar que, à época, a capital e alguns municípios do entorno já contavam com obras iniciais de contenção de inundações, construídas a partir das lições aprendidas em 1941. Essas estruturas contribuíram para reduzir parcialmente os impactos das chuvas; do contrário, os eventos em 1966 e 1967 poderiam ter consequências ainda mais severas.

Segundo o pesquisador Clovis Silveira de Oliveira, ao analisar a formação da cidade de Porto Alegre, as providências adotadas foram decisivas:

As repetidas calamidades, culminando com a de maio de 1941, levaram as autoridades à consciência da necessidade de proteger Porto Alegre. O Departamento Nacional de Obras e Saneamento deu início, então, às obras que diminuíram esse problema: o Arroio Dilúvio foi canalizado; um dique protetor foi construído junto aos rios Gravataí e Guaíba; e implantou-se o sistema de barragens nos rios Jacuí e Taquari (De Oliveira, 1993, p. 246).

Apesar de todas as catástrofes registradas, a inundação de 1941 permaneceu, por décadas, como a mais marcante na memória coletiva dos gaúchos, em razão da magnitude do desastre e da ampla cobertura midiática. Entretanto, a análise de fontes jornalísticas e da literatura especializada revela que, embora muito presente no imaginário popular, a inundação de 1941 não foi a primeira nem a segunda pior tragédia do estado em termos de perdas humanas.

Até 2024, ano que exigiu o acionamento da Operação Taquari II, a inundação de 1959 ocupava o primeiro lugar entre os desastres do gênero, com 94 mortes, seguida pela de 2023, que resultou em 54 vítimas fatais. Em 2024, o número de mortos chegou a 185, conforme demonstrado na Tabela 1.

¹ GUARNAE-CO, conjunto de unidades militares da Aeronáutica sediadas em Canoas – RS.

Tabela 1: Estatística de vítimas das quatro principais inundações no Rio Grande do Sul.

STATUS	1941	1959	2023	2024
Mortos	09 ²	94	54	185 ³
Desaparecidos	-	-	-	23 ³
Desabrigados	-	-	4.794	30.442
Desalojados	-	-	20.490	581.638

Fonte: Autores, 2026.

De acordo com o diagnóstico técnico-científico do Grupo Técnico de Assessoramento para Estudos Hidrológicos e de Segurança de Infraestruturas de Reservação e de Proteção das Cheias no Estado do Rio Grande do Sul (GTA-RS), as inundações de 2024 foram classificadas como o maior desastre hidrológico já registrado no país, provocado pelo mais elevado volume de chuvas da história do Brasil (ANA, 2025).

2023 – OPERAÇÃO TAQUARI E OPERAÇÃO ÂNIMO FORTE

Entre os dias 4 e 5 de setembro de 2023, o Rio Grande do Sul viveu momentos de extrema gravidade em decorrência de fortes chuvas, cujos volumes superaram aqueles registrados nas inundações de 1941 e 1959. As precipitações intensas e persistentes provocaram rápidas elevações dos níveis dos rios, gerando colapsos em diversas regiões do estado.

No dia 4 de setembro, após horas de chuvas intermitentes e temporais, o Vale do Rio Taquari, que percorre a região nordeste e central do estado, entrou em colapso em vários pontos. Ainda naquele dia, diante do agravamento da situação e da necessidade imediata de resgates da população local, a Força Aérea Brasileira empregou um helicóptero H-60L *Black Hawk*, do Quinto Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação (5º/8º GAV) – Esquadrão Pantera⁴, sediado na Base Aérea de Santa Maria (BASM), para iniciar as missões de resgate. Paralelamente, o Comando Militar do Sul acionou ações de salvamento terrestre e fluvial.

Como as chuvas não cessaram e as previsões indicavam aumento do volume de precipitação, foi formalizada junto ao Ministério da Defesa (MD), a necessidade de uma operação especial conjunta, de caráter humanitário, voltada ao resgate da população atingida: a Operação Taquari⁵. No dia seguinte, a autorização foi expedida pelo MD e, em 8 de setembro de 2023, a sala de comando da Operação passou a funcionar na sede do Comando Militar do Sul, localizada no Centro Histórico de Porto Alegre, sob o comando do General de Exército Hertz Pires do Nascimento, então Comandante Militar do Sul, contando com a participação da FAB por intermédio do V COMAR, à época, sob o Comando do Major-Brigadeiro do Ar Marcelo Fornasiari Rivero.

As chuvas que levaram o Rio Grande do Sul à decretação do estado de calamidade pública, em 2023, concentraram-se no mês de setembro, resultando em 54 mortes, 4.794 desabrigados e 20.490 desalojados.

2 Não há um número consensual de mortos.
3 Situação nos municípios. SOS Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Disponível em: <<https://sosenchentes.rs.gov.br/situacao-nos-municipios>>. Acesso em: 10 fev 2026.
4 Quinto Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação (5º/8º GAV) – Esquadrão Pantera é uma unidade aérea de asas rotativas que opera o helicóptero H-60L *Black Hawk*, especializada em Busca e Salvamento (SAR), Evacuação Aeromédica, infiltração e exfiltração em Operações Especiais.
5 Também denominada Operação Taquari I, em virtude da implantação da Operação Taquari II, no ano seguinte.

TESTEMUNHO: RESGATES NA OPERAÇÃO TAQUARI I

*Primeiro-Tenente Aviador Josué Marcos Coelho Gonçalves*⁶

*Tenente-Coronel Bombeiro Militar Ricardo Mattei Santos*⁷

“Na Operação Taquari I, em 4 de setembro de 2023, decolamos com o H-60L *Black Hawk*, de Santa Maria com destino a Lajeado devido à informação de subida do nível do Rio Taquari, encontrando no caminho um cenário de devastação: as cidades de Lajeado, Muçum, Encantado e outras localidades do Vale do Rio Taquari estavam completamente tomadas pela água.

Ao pousarmos no Parque do Imigrante, em Lajeado, onde havia uma Base Operacional do Corpo de Bombeiros, fomos recebidos pelo coordenador das ações aéreas naquele momento o Tenente-Coronel BMRS Mattei, oficial mais antigo do Corpo de Bombeiros Militar no local,” recorda o Tenente Aviador Josué.

O Tenente-Coronel Mattei descreve a importância da chegada da aeronave da FAB na Operação:

A aeronave da FAB tinha um grande diferencial: trabalhar no período noturno devido ao seu sistema de visão noturna, o que foi fundamental para o salvamento de muitas pessoas à noite. Conseguimos um caminhão de abastecimento e, a partir do terceiro dia, começamos a receber um grande reforço de outros estados, primeiramente, de Santa Catarina, com aeronaves da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, bem como do Paraná. A frota aumentou e, também, os salvamentos que, realmente, foram fundamentais para a salvaguarda de muitas vidas que contaram com esse auxílio que veio do céu.

Diante da ausência de informações precisas, a tripulação da FAB iniciou missões de busca visual, as quais são típicas de operações de busca e salvamento sem localização exata das vítimas.

Descreve o Tenente Josué: “Abastecemos e começamos a voar em missão de busca e salvamento, resgatando as pessoas conforme as encontrávamos. Lembro bem do número de pessoas salvas, porque eram 33 pessoas e uma mulher grávida, portanto, 34 vidas salvas em um único dia e noite de voo, pois chegamos por volta das 14 h e encerramos o voo às 6 h do dia seguinte, quando prosseguimos para Canoas. Estava muito frio, mas, graças a Deus, conseguimos salvar muitas vidas.”

Entre os episódios mais marcantes, o Tenente Josué relembra de dois salvamentos, sendo o primeiro durante o dia: “Avistamos um telhado com quatro crianças e seis adultos (figura 3) e iniciamos o procedimento de salvamento baixando o homem SAR sobre a casa onde somente o telhado estava fora d’água. Nesse tipo de ocorrência, de acordo com a análise do resgatista, por segurança, levamos o colete salva-vidas para o resgatado e, após

6 O Primeiro-Tenente Aviador Josué é piloto de helicóptero e homem SAR. O “homem SAR” é um termo usado na Força Aérea Brasileira para designar o militar especializado em Busca e Salvamento (SAR – *Search and Rescue*) que executa a parte operacional em contato direto com a vítima. O Tenente Josué foi promovido ao posto de Capitão em 2024.

7 O Tenente-Coronel BMRS Mattei, foi promovido a Coronel ao final de 2023 e assumiu o Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar do RS, em 2026. Na época da Operação Taquari II assumiu a função Coordenador das Operações de Busca, Salvamento e Resgate dos Corpos de Bombeiros Militares e centros integrados de operações que auxiliaram o Rio Grande do Sul.

isso, instalamos o cinturão que permitirá o içamento de ambos para a aeronave. Neste caso, quando o homem SAR se aproximou para colocar o colete salva-vidas em um dos últimos a serem resgatados, o telhado da casa colapsou e a pessoa afundou na água. Por sorte, já estava acontecendo a entrega do colete salva-vidas e essa senhora conseguiu segurar no tirante do colete, permitindo que o homem SAR a encontrasse no meio da água barrenta, finalizando aquela missão com toda a família salva.”

Figura 3 – Resgate na Operação Taquari I, em setembro de 2023.



Fonte: BASM, 2023.

O segundo caso, aconteceu durante a madrugada:

“Um bombeiro havia tentado realizar um salvamento e perdeu o barco devido à forte correnteza da água na rua, naquele momento de desespero, ele se agarrou a um poste de luz e permaneceu ali por cerca de quatro horas. Quando chegamos, por volta das 3h, ele já estava com hipotermia grave; não iria conseguir sobreviver por muito mais tempo.”

A decisão de decolar, mesmo em condições meteorológicas adversas e à noite, foi determinante:

“Graças a Deus, decidimos decolar e conseguimos salvar uma vida. Esse salvamento me marcou profundamente.”

O Oficial destaca que uma das principais lições extraídas da Operação Taquari I foi a atenção redobrada aos efeitos da hipotermia: “Aprendemos que, quando há resgates na água, especialmente no Sul do país, qualquer pessoa que esteja molhada precisa de uma manta aluminizada, cobertor, isolante térmico e material químico para aquecimento. Às vezes, a pessoa está viva, mas o frio pode ceifar a sua vida.”

O Aviador também ressalta o equilíbrio entre o ímpeto de salvar e a segurança de voo: “Voamos em condições extremas, mas sem infringir a segurança de voo. Quando uma vida está em perigo, nós avaliamos a meteorologia e no planejamos para salvar vidas, mas

sem colocar em risco a aeronave e toda a tripulação. Os limites são flexibilizados quando há pessoas em perigo, sempre com muita responsabilidade.”

Figura 4 – A FAB enviou um helicóptero H-60L Black Hawk para auxiliar nos resgates da Operação Taquari I, em setembro de 2023, junto às demais instituições que participaram das ações de resgate.



Fonte: BASM, 2023.

A participação da Força Aérea Brasileira, integrada aos esforços de resgate das demais Forças Armadas e instituições de Segurança Pública, proporcionou a oportunidade de registrar a reflexão do Major-Brigadeiro do Ar Rivero, Comandante do V COMAR à época da Operação Taquari I. Em suas palavras, o Oficial General destacou a importância da união de esforços entre as diversas instituições envolvidas:

TESTEMUNHO: JUNTOS SEREMOS SEMPRE MAIS FORTES

Major-Brigadeiro do Ar Marcelo Fornasiari Rivero⁸

“É um exercício complexo analisar, sob a ótica institucional, as tragédias ocorridas entre 2023 e 2024 no Rio Grande do Sul, marcadas por demandas extremas e pela sensação recorrente de insuficiência diante da magnitude dos eventos. Nesse cenário, a Operação Taquari I evidenciou a importância do preparo prévio e da integração entre os órgãos públicos, aspecto observado durante o período em que estive à frente do V COMAR.

As ações de salvamento e apoio à população têm início antes mesmo das crises, fundamentadas no planejamento e na construção de sinergias entre instituições capazes de fazer frente aos efeitos adversos. Foi nesse espírito que se consolidou a parceria entre a Força Aérea Brasileira e o Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Sul, no contexto da introdução da aeronave AW119 *Koala*. A partir de tratativas iniciais entre lideranças das instituições, estruturou-se um modelo de atuação integrada na Base Aérea de Canoas (BACO).

⁸ O Major-Brigadeiro do Ar Rivero é Piloto e Instrutor de Asas Rotativas e comandou o V COMAR entre 2022 e 2023.

Sendo que, antes mesmo da chegada desta aeronave do Corpo de Bombeiros Militar, já havia conversas com o Comandante da BACO, Coronel Aviador Bussmann e com o Comandante do CBMRS, Coronel Estêvam, idealizando-se uma parceria inédita entre as Instituições: um Esquadrão aéreo dos Bombeiros operando lado a lado com as nossas aeronaves de caça, transporte e patrulha nos pátios e hangares da BACO.

Essa iniciativa resultou na criação de um Esquadrão Aéreo de Salvamento dos Bombeiros, que rapidamente demonstrou elevada maturidade operacional, sendo decisivo nas primeiras enchentes no Vale do Taquari, em setembro de 2023, com a coordenação entre o Tenente-Coronel Ricardo Mattei e os militares da Base Aérea permitindo o uso eficiente dos recursos disponíveis.

Com o emprego de helicópteros da Força Aérea, Exército, Marinha e de diversas Forças de Segurança de outros estados, consolidou-se uma atuação conjunta marcada pelo profissionalismo e pela cooperação. Como legado, permanece a certeza de que o comprometimento, o profissionalismo e, acima de tudo, a união são a prova viva de que juntos seremos sempre mais fortes.

Diante de tanto sofrimento e dor, esse é um conforto e é o que permanece: a certeza de que, mesmo diante do caos, fomos capazes de nos unir e fazer a diferença na vida de quem mais precisava.”

Solidariedade e apoio humanitário

Com a dimensão da destruição no interior do Rio Grande do Sul, a família militar rapidamente se mobilizou para apoiar as populações atingidas. A Associação de Suboficiais e Sargentos da Guarnição de Aeronáutica de Porto Alegre (ASSGAPA) colocou à disposição as instalações de seu clube social, o Clube dos Suboficiais e Sargentos da Guarnição de Aeronáutica de Porto Alegre (CSSGAPA), sediado em Canoas, transformando-o em ponto de arrecadação e organização de donativos.

O Suboficial da Reserva César Luiz Gosmann, presidente da ASSGAPA e natural de Roca Sales, uma das cidades mais afetadas, relata:

O CSSGAPA iniciou os trabalhos no dia 5 de setembro de 2023, quando disponibilizamos as instalações e, por meio das redes sociais, lançamos a campanha de arrecadação. A diretoria se mobilizou, separamos roupas por tamanho e organizamos a alimentação em caixas. No dia 7 de setembro, enviamos a primeira carga em um caminhão para o Vale do Taquari. Ao todo, destinamos três caminhões de donativos, sendo que o último transportou móveis.

O V COMAR, sob orientação do seu Comandante à época, Major-Brigadeiro do Ar Rivero, também atuou no apoio humanitário por meio da Assessoria de Serviço Social (ASESO), vinculada ao Grupamento de Apoio de Canoas (GAP-CO), responsável pela organização e distribuição de donativos.

A Segundo-Tenente Assistente Social Renata Nunes, do GAP-CO, descreve sua atuação:

No dia 16 de outubro de 2023, o Coronel Aviador Veterano Paulo Rogério Glaeser, Assessor de Relações Institucionais do V COMAR, me designou para atuar junto à Defesa Civil, pois havia um grande volume de doações. Foram toneladas de roupas e alimentos, especialmente arrecadados

durante a EXPOAER, evento de Portões Abertos da Base Aérea de Canoas. Atuei na coordenação dos soldados na separação e distribuição desses donativos, trabalhando por uma semana no Centro Esportivo do bairro Mathias Velho.

Figuras 5 e 6 - Entrega de mantimentos para as vítimas da Praia do Paquetá, em Canoas.



Fonte: Arquivo Histórico do V COMAR, 2023.

Expansão das operações: Operação Ânimo Forte

Diferentemente de calamidades anteriores, o sistema de chuvas que atingiu o Rio Grande do Sul, em setembro de 2023, deslocou-se para os estados de Santa Catarina e Paraná. Diante desse cenário, o Ministério da Defesa solicitou ao Comandante da Operação Taquari a manutenção da mobilização das forças, agora com atuação ampliada para esses estados.

Assim, foi criada a Operação Ânimo Forte que, juntamente com a Operação Taquari I apresentou os seguintes números finais: foram empregados mais de 1.300 militares, em 64 municípios do RS, SC e PR, 115 viaturas, 9 aeronaves, 35 veículos de engenharia, 20 embarcações, 9 cisternas, 4 Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (SARP) e 4 blindados anfíbios. As ações resultaram em 2.806 atendimentos médico-odontológicos, remoção de 22.169 m³ de entulhos e o recolhimento e distribuição de 9.024 m³ de donativos e materiais diversos.

Com a situação das inundações no Rio Grande do Sul relativamente estabilizada, os excedentes de doações, alimentos, roupas e itens de higiene, foram enviados por vias terrestre e aérea para Santa Catarina e Paraná, reforçando o caráter solidário e integrado da resposta das Forças Armadas às vítimas das inundações na Região Sul do Brasil.

CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES - PARTE 2

ENTENDENDO AS CAUSAS DA FORÇA DESTRUTIVA DA NATUREZA

Entre os meses de abril e maio de 2024, o Rio Grande do Sul foi palco de um dos eventos climáticos mais devastadores de sua história recente, mas aquele cenário extremo não se configurou como um episódio isolado, visto que, desde o ano de 2023, a climatologia já delineava, com sinais claros e consistentes, um ambiente de risco crescente.

O estado, ao mesmo tempo em que enfrentava a intensificação de fenômenos globais como o *El Niño*, também foi atingido por sistemas atmosféricos regionais que atuaram como gatilhos para a tragédia (Nachtigall; Sias, 2024). A combinação desses fatores criou as condições necessárias para a ocorrência de chuvas persistentes, volumosas e de grande impacto hidrológico, sendo que o primeiro alerta para as tempestades que se aproximavam da Região Sul foi emitido pelo Instituto Nacional de Meteorologia (INMET), em 26 de abril de 2024 (INMET, 2024).

Figura 7 - Em 26 de abril de 2024, o site do INMET noticiou o primeiro aviso de alerta de tempestades.

Tempestades atingem parte da Região Sul nos próximos dias

Áreas do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina serão as mais afetadas com a chuva volumosa

Publicado em 26/04/2024 13h50 · Última modificação 26/04/2024 14h14 · [Compartilhar](#) [Postar](#)

Nesta sexta-feira (26) e sábado (27), temporais localizados vão atingir partes do Rio Grande do Sul e o extremo sul de Santa Catarina, devido a áreas de instabilidade que se formam em função do aumento das temperaturas e da umidade. Para o estado gaúcho são previstos volumes de chuva entre 50 e 100 milímetros (mm) sendo que, em áreas do sul do estado, o volume pode superar os 100 mm (**figura 1a**).

Até o fim do sábado, a passagem de uma frente fria vai intensificar ainda mais esta instabilidade, ocasionando chuva forte na maior parte do Rio Grande do Sul. Ali, as rajadas de vento podem ser acima dos 70 km/h, com possibilidade de queda de granizo de forma isolada.

A persistência dessa instabilidade, de hoje até o dia 2 de maio, pode acumular volumes de chuva acima dos 200 mm, acompanhados de trovoadas e rajadas de vento, especialmente em áreas desses dois estados, podendo causar impactos na população (**figura 1b**).

Fonte: INMET, 2024.

El Niño, frentes estacionárias e um bloqueio atmosférico mortal

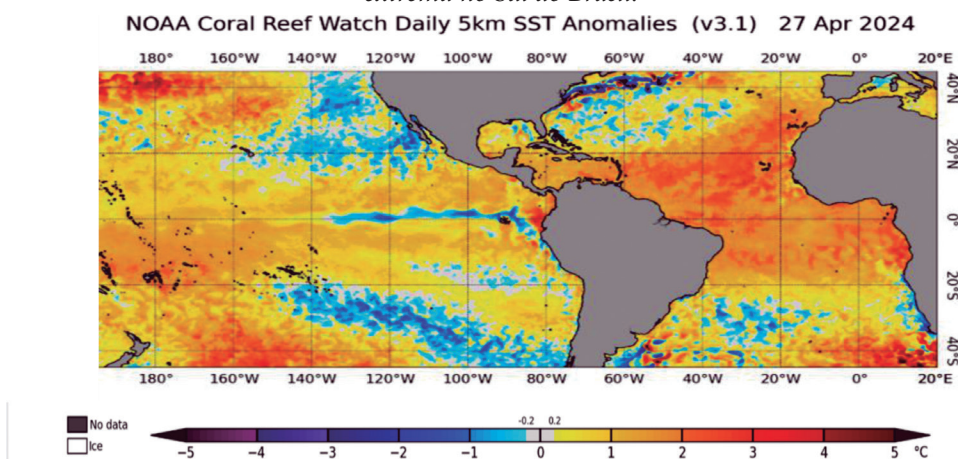
Em 2023, o fenômeno *El Niño* retornou com intensidade, alterando padrões de vento, pressão e temperatura em diversas regiões do planeta, consequentemente, no sul do Brasil, o aquecimento anômalo das águas do Oceano Pacífico contribuiu para a intensificação das chuvas, conforme previsto pelos modelos climáticos de diversas instituições que estudam o clima.

Entre abril e maio de 2024, uma frente fria estacionária, combinada com uma área de baixa pressão atmosférica e um bloqueio atmosférico no centro do país, impediu a dissipação das nuvens carregadas, favorecendo a formação de um corredor de ar quente e úmido proveniente da Amazônia que, ao interagir com frentes frias, gerou tempestades severas e persistentes no interior do estado gaúcho.

No Rio Grande do Sul foram registrados vendavais, tornados, além de granizo de tamanho significativo (4 a 6 cm) em diversas localidades (Escobar *et al.*, 2024). Além disso, chuvas intensas e persistentes afetaram especialmente as bacias dos rios Taquari, Jacuí, Caí, Pardo e Vacacaí, regiões que, historicamente, já apresentam elevada vulnerabilidade a eventos hidrológicos extremos (Nachtigall; Sias, 2024).

A imagem a seguir, capturada pelos satélites da *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA), agência norte-americana, mostra a temperatura da superfície do Oceano Atlântico em 27 de abril de 2024, influenciada pelo fenômeno *El Niño*, sinalizando as fortes chuvas que atingiram o Rio Grande do Sul logo em seguida.

Figura 8 - Anomalia de temperatura da superfície do mar no Pacífico em 27 de abril de 2024, que indicava a presença do fenômeno El Niño. quando iniciou o episódio de chuva extrema no Sul do Brasil.



FONTE: NOAA, 2024.

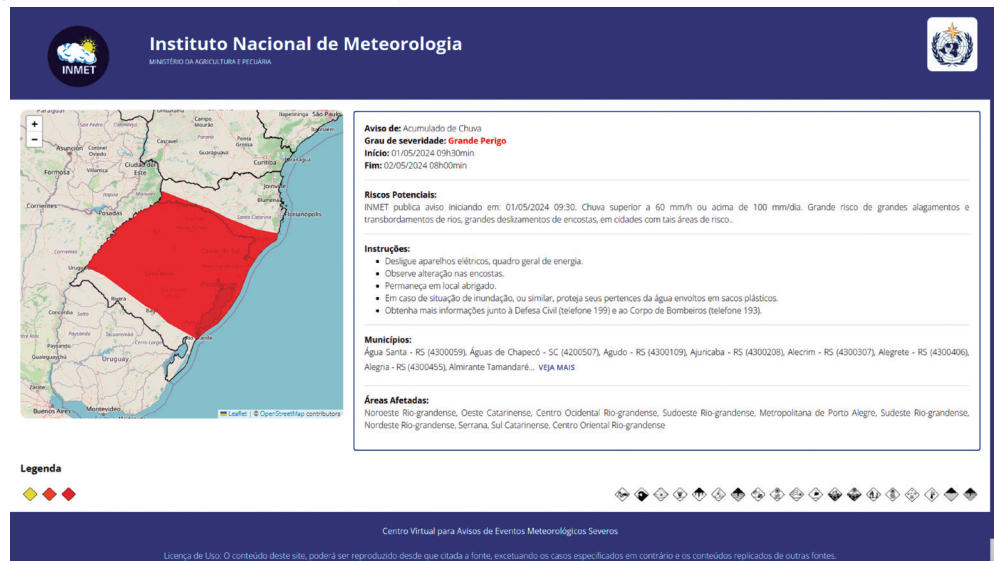
Chuvas em excesso: o céu rompeu seus limites

Em 29 de abril de 2024, o INMET emitiu o primeiro aviso vermelho para o Rio Grande do Sul, indicando acumulados superiores a 100 mm em 24 horas em praticamente todo o estado. O alerta antecipava um cenário que foi rapidamente concretizado, pois entre os dias 26 de abril e 5 de maio de 2024, o Instituto emitiu 26 alertas meteorológicos de tempo severo para o território gaúcho: 11 na categoria amarela (perigo potencial), 9 na categoria laranja (perigo) e 6 na categoria vermelha

(grande perigo) (INMET, 2025). A sucessão quase ininterrupta de avisos evidenciava a persistência e a gravidade do quadro atmosférico, sinalizando que o estado enfrentava um evento de magnitude crescente e abrangente.

Na estação climatológica de referência do bairro Jardim Botânico, em Porto Alegre, o acumulado de chuva atingiu 539,9 mm em maio de 2024. Segundo o INMET, foi o primeiro mês, em toda a série histórica da capital gaúcha, em que a precipitação mensal ultrapassou 500 mm.

Figura 9 - Alerta vermelho do INMET para o Rio Grande do Sul emitido em 29 de abril de 2024.



Fonte: INMET, 2024.

Com esse valor em mente, 539,9 mm, podemos comprovar a magnitude do evento climático de 2024 se compararmos com as médias de chuvas que a climatologia capturou entre 1991 e 2020. De acordo com esses números, a média do mês de maio é 112,8 mm, ou seja, neste mesmo período em 2024, em Porto Alegre houve um acumulado 4,8 vezes maior que a média mensal. E ao compararmos esse número com a média de chuvas de um ano inteiro que é de 1.494,6 mm na capital, percebemos que as chuvas de maio de 2024 atingiram um pouco mais que um terço (36,1%) do total esperado para um ano inteiro de precipitação. A Tabela 2 apresenta os maiores acumulados já registrados na série histórica da capital, evidenciando que o volume de maio de 2024 superou em mais de 20% o observado na histórica enchente de 1941.

Tabela 2 – Maiores acumulados de chuva em Porto Alegre.

Período	Acumulado de chuva
Maio de 2024	539,9 mm
Setembro de 2023	447,3 mm
Maio de 1941	405,5 mm
Junho de 1944	403,6 mm
Abril de 1941	386,6 mm
Junho de 1982	365,6 mm

Fonte: Autores, 2025.

Observa-se que a maioria dos meses mais chuvosos da história de Porto Alegre se deu sob a presença do fenômeno *El Niño* no Oceano Pacífico, casos de 1941, 1982, 2023 e 2024 (METSUL, 2024).

O recorte ampliado reforça a excepcionalidade do evento: entre 27 de abril e a manhã de 27 de maio de 2024, a estação do Jardim Botânico acumulou 664 mm de chuva, o equivalente a 44% da média anual da capital concentrado em apenas 30 dias.

Segundo o INMET, os totais acumulados de precipitação em maio de 2024, em cidades do Rio Grande do Sul, atingiram os valores apresentados na Tabela 3:

Tabela 3 – Acumulados de precipitação nos municípios gaúchos.

Local	Acumulado de Precipitação
Caxias do Sul	845,1 mm
Soledade	773,8 mm
Bento Gonçalves	763,0 mm
Serafina Corrêa	724,0 mm
Cambará do Sul	650,4 mm
Santa Maria	617,1 mm
Campo Bom	551,4 mm

Fonte: INMET, 2024.

Esses números ajudam a dimensionar a magnitude do fenômeno que atingiu o estado de forma generalizada.

Regiões e municípios mais impactados

De acordo com a Defesa Civil do Rio Grande do Sul, as inundações de 2023 impactaram severamente o Vale do Rio Taquari, com destaque para os municípios de Muçum e Roca Sales.

Em 2024, entretanto, o desastre ampliou-se e assumiu proporções maiores, atingindo cidades como Eldorado do Sul, Muçum, Roca Sales, Canoas, São Leopoldo e Arroio do Meio, que figuraram entre as mais impactadas (Rio Grande do Sul, 2024).

Em grande parte do estado, as inundações, os deslizamentos de terra, a destruição de infraestrutura e o isolamento de comunidades rurais resultaram em milhares de desabrigados, perdas materiais significativas e profundo impacto social que até hoje é difícil de ser mensurado.

A Região Metropolitana de Porto Alegre enfrentou uma das situações mais críticas, com a elevação histórica do lago Guaíba e o comprometimento de sistemas de contenção e drenagem. Municípios densamente povoados viram bairros inteiros submersos, exigindo evacuações em larga escala e mobilização contínua das Forças Armadas e Auxiliares, assim como de voluntários civis.

Em muitas localidades, a interrupção de energia elétrica, o desabastecimento de água potável e a dificuldade de comunicação ampliaram o sentimento de incerteza entre os moradores e, ao mesmo tempo, multiplicaram-se iniciativas de solidariedade, com voluntários, organizações civis e forças públicas atuando de forma integrada para mitigar os efeitos imediatos da tragédia. O alcance territorial do desastre revelou não apenas a magnitude do fenômeno natural, mas também a complexidade logística e humana da resposta necessária para atender emergências em todo o estado.

A medição dos níveis recordes do lago Guaíba: a hidrologia

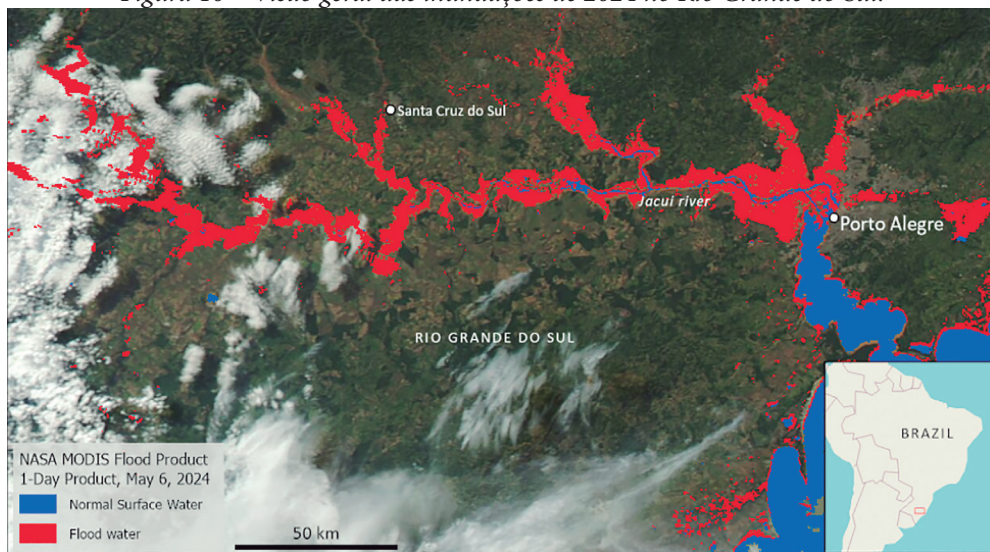
A hidrologia desempenha um papel fundamental na gestão de recursos hídricos e na previsão de enchentes, como ficou demonstrado no Rio Grande do Sul em 2024.

Eventos hidrometeorológicos, como enchentes, inundações e deslizamentos, ocorrem anualmente no Brasil, associados à dinâmica da água no território. Os estudos hidrológicos oferecem subsídios para compreender a interação entre solo e recursos hídricos, identificar áreas vulneráveis e antecipar situações de risco, orientando políticas públicas, planejamento urbano e medidas estruturais e não estruturais de mitigação de desastres (Mandala, 2021).

Durante as enchentes de 2023 e 2024, a integração entre previsões meteorológicas e análises hidrológicas mostrou-se determinante. A correlação entre a localização e a intensidade das chuvas, especialmente nas cabeceiras das bacias hidrográficas, e seus efeitos ao longo do sistema de drenagem, permitiu estimar, com antecedência, os tempos de concentração¹ e a propagação das cheias. Assim, foi possível prever, com razoável precisão, em quantas horas ou dias as ondas de inundação atingiriam áreas críticas, orientando o planejamento e a mobilização de recursos para as operações de resposta.

Em maio de 2024, a curva hidrológica do lago Guaíba, medida em Porto Alegre, alcançou níveis históricos, evidenciando a gravidade do evento. A imagem de satélite abaixo mostra uma visão geral das inundações, representando as consequências que atingiram grande parte dos municípios do Rio Grande do Sul, com destaque para a área metropolitana de Porto Alegre, observando-se em azul o leito normal dos rios e em vermelho, a extensão das inundações.

Figura 10 – Visão geral das inundações de 2024 no Rio Grande do Sul.



Fonte: NASA, 2024.

Das cabeceiras ao lago Guaíba: o reflexo das chuvas na capital

Quando chuvas intensas atingem as cabeceiras das sub-bacias dos rios Taquari, Jacuí, Caí, Pardo e Vacacaí os volumes de água levam, em média, de um a cinco dias

¹ Tempos de concentração trata-se do período que a água da chuva leva para percorrer toda a bacia, desde as cabeceiras até o ponto de saída.

para alcançar o lago Guaíba. O tempo varia conforme o rio: de três a cinco dias pelo Jacuí e de um a dois dias pelo Taquari, em razão da topografia e da capacidade natural de escoamento (Reckziegel, 2018, p. 26 e 27). Essa dinâmica explica os picos observados entre 4 e 5 de maio de 2024, decorrentes das precipitações registradas dias antes nas partes mais altas das bacias.

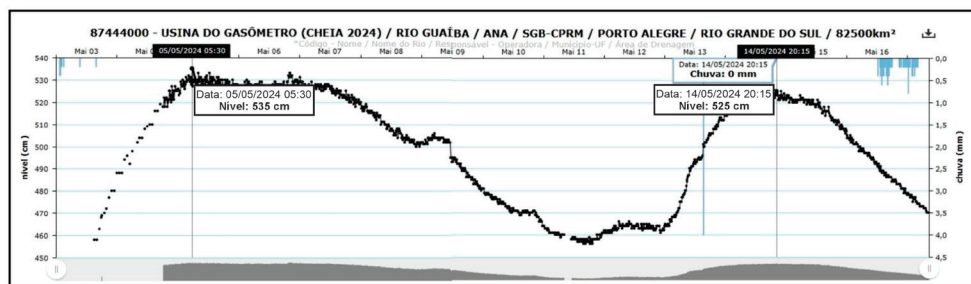
Segundo dados de hidrotelemetria da Agência Nacional de Águas (ANA), o lago Guaíba ultrapassou a marca histórica de 4,76 m, registrada em 1941, às 21h do dia 3 de maio de 2024, quando atingiu 4,77 m. No dia seguinte, 4 de maio, o nível continuou subindo e chegou a 5,27 m às 21h45. O pico histórico foi registrado na manhã de 5 de maio, às 5h30, alcançando 5,35 m. O nível permaneceu acima dos cinco metros até o dia 9 de maio de 2024.

Entretanto, o lago Guaíba voltou a subir em 13 de maio, superando novamente os cinco metros e alcançando 5,25 m, no dia 14, confirmando a persistência das condições meteorológicas adversas previstas pelos modelos na primeira quinzena do mês.

Desta forma, a curva hidrológica do lago Guaíba, em Porto Alegre, atingiu valores históricos durante o mês de maio de 2024, mantendo níveis elevados por um período prolongado; somente em 16 de maio, o nível voltou a ficar abaixo dos cinco metros e, ainda assim, ao final do mês, o lago Guaíba permanecia acima da cota de inundação de 3,60 m, registrando 3,67 m.

A figura abaixo, gerada a partir da estação de medição instalada na Usina do Gasômetro, em Porto Alegre, assinala a evolução dos níveis d'água ao longo do mês.

Figura 11 – Gráfico com os valores dos picos da inundação.



Fonte: ANA, 2024.

Os dados meteorológicos e hidrológicos evidenciam que a catástrofe de 2024 foi resultado de um processo anunciado por sucessivos alertas e sustentado por condições atmosféricas singulares. À medida que os volumes de chuva atingiam marcas históricas e os níveis dos rios avançavam sobre cidades e áreas rurais, o cenário de emergência se consolidava. As informações técnicas deixaram de ser apenas registros científicos e passaram a orientar decisões estratégicas, exigindo pronta resposta das instituições responsáveis pela proteção da população.

No centro do estado, a Base Aérea de Santa Maria, a “Sentinela Alada dos Pampas”, estrategicamente localizada próxima aos primeiros municípios severamente atingidos, acompanhava atentamente a evolução da crise. Diante de estradas submersas e comunidades isoladas, o emprego do apoio aéreo tornava-se essencial e sob orientação do Ministério da Defesa, a Força Aérea Brasileira, em integração com o Comando Militar do Sul, a Defesa Civil e demais órgãos, iniciou as primeiras ações operacionais que marcariam o começo da resposta aérea à tragédia, tema do próximo capítulo.

CAPÍTULO 2

BASE AÉREA DE SANTA MARIA – PARTE 1

O DIA QUE NUNCA ACABOU

A segunda parte do Capítulo 1, dedicada aos antecedentes meteorológicos, permitiu compreender o contexto que precedeu a calamidade. Os dias anteriores às inundações foram marcados por sucessivos alertas e informações que indicavam a ocorrência de grandes volumes de chuva no Rio Grande do Sul, entretanto, mesmo os cenários mais pessimistas não antecipavam a dimensão do que estava por se concretizar.

Os primeiros indícios surgiram no período da tarde de 27 de abril de 2024, quando as chuvas começaram na região central do estado, de forma tímida, sem provocar maior apreensão. No dia seguinte, a instabilidade intensificou-se, com precipitações contínuas ao longo de todo o dia, contudo situações semelhantes já haviam ocorrido em outras ocasiões no estado, o que contribuía para uma percepção de normalidade diante de alertas recorrentes.

Na segunda-feira, 29 de abril de 2024, a Base Aérea de Santa Maria (BASM), conhecida como a “Sentinela Alada dos Pampas”, amanheceu em rotina aparentemente normal. Ainda nas primeiras horas da manhã, a chuva se fazia presente; fraca, porém persistente. O expediente transcorria normalmente para a maior parte do efetivo, mas com intensa movimentação entre os militares envolvidos na recepção da comitiva do Ministro da Defesa, José Mucio Monteiro Filho.

Em missão junto à 3ª Divisão de Exército, sediada em Santa Maria, o Ministro pousou na BASM acompanhado do Comandante do Exército, General de Exército Tomás Miguel Miné Ribeiro Paiva, aproveitando a oportunidade para visitar esta Organização Militar (OM) de importância estratégica para a Aeronáutica. Integrava a comitiva, o Comandante do V COMAR, Major-Brigadeiro do Ar Vincent Dang que, na ocasião, representava o Comandante da Aeronáutica.

Ao término da visita, na exposição estática dos meios aéreos da Guarnição no hangar do Primeiro Esquadrão do Décimo Segundo Grupo de Aviação (1º/12º GAV¹), unidade que opera aeronaves remotamente pilotadas, o Ministro assinou o Livro de Ouro

1 O 1º/12º GAV é um esquadrão especializado em aviação de reconhecimento e o único a operar aeronaves remotamente pilotadas (ARPs). As aeronaves Hermes 900 (RQ-900) fazem parte da dotação da Unidade Aérea.

da BASM e saiu visivelmente satisfeito com a recepção, já sob uma chuva moderada, que se intensificava gradativamente com o passar das horas.

A figura 12 apresenta a chegada do Ministro da Defesa, José Mucio Monteiro Filho, à BASM, sendo acompanhado pelo Comandante da BASM, Coronel Aviador Daniel Lames de Araujo e do Comandante do V COMAR, Major-Brigadeiro do Ar Dang.

Figura 12 - O Ministro da Defesa, José Mucio Monteiro Filho (centro, camisa branca) foi recebido pelo Coronel Aviador Lames, Comandante da BASM (à esquerda) e pelo Major-Brigadeiro do Ar Dang, Comandante do V COMAR (à direita).



Fonte: 1º/12º GAV, 2024.

A madrugada do dia 30 de abril de 2024 trouxe consigo volumes expressivos de precipitação, que atingiram Santa Maria e municípios vizinhos com intensidade crescente. Antes mesmo do amanhecer, o Comandante do Quinto Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação (5º/8º GAV), Esquadrão Pantera, Tenente-Coronel Aviador Kleison Roni Reolon, já recebia as primeiras ligações de cidades da região informando situações emergenciais e solicitando apoio para resgates. Estradas e vias públicas tornavam-se rapidamente intransitáveis, conforme figura 13, enquanto comunidades começavam a ficar ilhadas, à espera de resgate.

O Tenente-Coronel Aviador Reolon relembra a apreensão com os primeiros pedidos de socorro:

No dia 30 de abril, por volta das 6h30min, recebi uma mensagem via *whatsapp* de um bombeiro voluntário de Sobradinho, município próximo a Santa Maria, que informava que a cidade fora inundada na madrugada, com pessoas desaparecidas e que os bombeiros não estavam dando conta. Na mesma hora, mandei mensagem para o Coronel Aviador Lames, Comandante da BASM e para o Comandante do Grupo Operacional (GOP), Tenente-Coronel Aviador Petrola, para que o Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE) fosse comunicado sobre o que estava acontecendo. Quando cheguei na Base Aérea para o expediente, era por volta de 8h30min, e o meu Oficial de Operações, o Major Aviador Yuri, também estava com o telefone cheio de pedidos de socorro, vindos da região.

Figura 13 - Em 30 de abril de 2024, a rodovia RSC-287, próxima à BASM, já apresentava interrupções no tráfego devido à chuva.



Fonte: BASM, 2024.

Nas primeiras horas da manhã, o Comandante da BASM, Coronel Lames, preparava-se para apoiar a decolagem do Comandante do V COMAR, que retornaria a Canoas, sede do Comando, a bordo de uma aeronave C-98 Caravan da própria Base. As condições meteorológicas adversas, entretanto, levaram ao cancelamento do voo, sendo o deslocamento replanejado por via terrestre.

Ainda naquele dia, estava prevista uma demonstração operacional na 3ª Divisão de Exército para o Ministro da Defesa, com posterior embarque da autoridade na BASM em voo direto para Brasília. Também constava na programação uma cerimônia militar no auditório da Base, em homenagem aos militares promovidos naquela data.

O Comandante da BASM descreve as condições reinantes:

Naquele dia, eu ainda tinha que ir ao Exército (3ª DE) assistir à demonstração operacional e depois acompanhar a saída do Ministro, que decolaria de volta a Brasília em uma aeronave do Grupo de Transporte Especial (GTE). [...] Todavia, a situação foi gradualmente piorando, a chuva forte não arrefecia e desisti de ir assistir à demonstração operacional. Comecei a receber ligações do cerimonial do Exército, preocupado com a meteorologia e a saída da aeronave.

Enquanto isso, no âmbito do 5º/8º GAV, o Tenente-Coronel Reolon reuniu seu efetivo e verificou a disponibilidade das aeronaves para possíveis missões de Busca e Salvamento (SAR). Àquela altura, três helicópteros H-60L *Black Hawk* encontravam-se em Santa Maria, dois com poucas horas de voo disponíveis antes da inspeção pré-programada e um em pesquisa de pane, enquanto a quarta aeronave estava em missão na cidade de Boa Vista, em Roraima.

Diante das orientações do comandante, o Chefe da Seção de Operações do Esquadrão Pantera, Major Aviador Yuri, organizou tripulações para o emprego diurno e manteve outras em prontidão para revezamento noturno, antecipando o aumento das

demandas operacionais. Paralelamente, havia a previsão de traslado do Ministro da Defesa entre as instalações do Exército e da Aeronáutica, via helicóptero, que acabou não se concretizando em razão da deterioração das condições meteorológicas.

À medida que a chuva castigava Santa Maria, os pedidos de socorro passaram a chegar de forma incessante à Base Aérea, por diferentes canais: celulares pessoais dos militares, ramais internos e contatos diretos de municípios vizinhos. As solicitações vinham da população atingida, de conhecidos de vítimas e de autoridades locais, indicando o agravamento da situação. Para alguns militares que haviam atuado em 2013, o cenário evocava a memória do trágico incêndio da Boate Kiss², quando a BASM teve papel decisivo no salvamento e evacuação de feridos.

Como resposta imediata, o Grupo Operacional (GOP) da BASM reuniu-se com o Comando do 5º/8º GAV e iniciou um mapeamento detalhado dos pedidos de socorro, priorizando as áreas com maior concentração de desabrigados.

O Tenente-Coronel Reolon, comandante do 5º/8º GAV, relembra a preocupação com as primeiras decolagens:

...ainda pela manhã, fizemos uma reunião com o Comandante do GOP, quando pedi: “Coronel Petrola, precisamos de autorização para decolar, porque há muitos pedidos de socorro, e ele respondeu: “Já estamos assessorando o COMAE sobre a situação, estamos aguardando a autorização, porque tem que vir pelo Ministério da Defesa.” Efetivamente, trata-se de uma situação que o MD precisa autorizar, mas eu reforçava: “Coronel, vamos decolar, nem que seja com hora nossa, pelo menos para checar a área. Há muitos pedidos de socorro, precisamos decolar.”

Concomitantemente, o GOP estabeleceu contato com o COMAE, em Brasília, para as tratativas necessárias e obtenção das autorizações de decolagem que permitiriam o início das operações de resgate.

Nesse contexto, o Comandante do V COMAR, que tentava regressar a Canoas por via terrestre, informou ao Comandante da BASM que não conseguiria prosseguir devido ao bloqueio da rodovia RSC-287, no município de Candelária, causado pelo colapso de uma ponte sobre o Rio Pardo.

Em meio ao cenário crítico, iniciavam-se os preparativos para a cerimônia de mau tempo referente à promoção de oficiais. Diante da gravidade da situação, o Comandante da BASM dirigiu-se ao auditório da Guarnição e, perante os promovidos e convidados, comunicou o cancelamento do evento, orientando a todos que retornassem aos seus lares com cautela e buscassem abrigo seguro. Naquele momento, os acessos à Base ainda se encontravam transitáveis, condição que não se manteria por muito tempo.

A Capitã Médica Camila Caldas³ descreve a apreensão vivenciada naquele dia:

No dia 30 de abril, terça-feira, começou a chover sem parar, e o Comandante da Base Aérea falou: “Quem quiser ir verificar a situação na casa dos senhores, está liberado”. Eu estava desesperada, preocupada com minhas filhas pequenas e tentei sair da Base pelo portão lateral, tendo em vista informações de que o

2 O incêndio na Boate Kiss ocorreu na madrugada de 27 de janeiro de 2013, em Santa Maria. Houve 242 mortes (principalmente por asfixia) e mais de 600 feridos.

3 A Capitã Médica Camila Caldas Vaz de Lima é oftalmologista e médica do 1º/10º GAV, Esquadrão Poker, em Santa Maria.

local ainda se encontrava transitável. Durante a passagem, quando o veículo estava parcialmente dentro da área de alagamento, o motor falhou; não acelerava adequadamente, embora não tenha desligado por completo. Com dificuldade, consegui prosseguir até minha residência. Na ocasião, minha filha mais velha encontrava-se na escola, onde fui buscá-la, enquanto a mais nova permanecia sob os cuidados de minha sogra em casa. No percurso, observei que outros condutores também enfrentaram problemas semelhantes, alguns perdendo a placa do veículo ou apresentando pane mecânica.

Naquele ínterim, o Comandante do V COMAR, Major-Brigadeiro do Ar Dang informou nova tentativa frustrada de deslocamento, desta vez devido ao bloqueio da ponte de Restinga Seca, permanecendo ilhado em Faxinal do Soturno. Somou-se a isso a informação, recebida no início da tarde, de que o Ministro da Defesa retornaria da 3ª DE à BASM, a fim de aguardar a melhoria das condições meteorológicas.

O Comandante da BASM, Coronel Aviador Lames, descreve o ocorrido:

Nesse momento, os Comandantes do Grupo Operacional e do 5º/8º GAV me procuraram para dizer que estavam com tripulações prontas, pedindo autorização para decolar assim que a meteorologia melhorasse. Autorizei a decolagem e fui informado que a comitiva do MD entrava na BASM. Segui para a Sala VIP, somente a tempo de receber o Ministro e, ao seguirmos para o pátio, assistimos juntos o primeiro helicóptero *Black Hawk* decolar para os primeiros resgates, ainda em meio à chuva.

Por volta das 15h houve uma ligeira melhora nas condições climáticas, permitindo o início dos procedimentos de pré-voo quente ⁴ dos helicópteros. Às 15h30min, decolou o primeiro *Black Hawk* para o sobrevoo local, constatando que, onde antes havia terra firme, agora estendia-se um vasto espelho d'água, com casas que apresentavam somente os telhados visíveis, plantações submersas e vilarejos inteiros cobertos pela água, formando um cenário que ficaria marcado na memória das tripulações. Durante esse voo, foi recebida autorização para o início dos resgates, e um segundo helicóptero também decolou.

As duas primeiras aeronaves a decolar foram os helicópteros H-60L *Black Hawk* FAB 8910 e FAB 8913, respectivamente códigos de chamada SAR 10 e SAR 13. Ambas as tripulações visualizaram, na encosta dos morros ao norte de Santa Maria, um cenário de deslizamento de encostas, estradas bloqueadas e inúmeras pessoas acenando em busca de ajuda. A estrada que acessa ao Centro Diretor Aerotático (CDAT) do Quarto Esquadrão do Primeiro Grupo de Comunicações e Controle⁵ (4º/1º GCC) estava completamente intransponível, repleta de barro, árvores caídas e grandes pedras. Após cerca de 20 minutos de voo, as aeronaves foram orientadas a retornar para pouso na BASM; antes, porém, receberam, por mensagem do Oficial de Operações do Esquadrão Pantera, uma coordenada repassada à Base por telefone, indicando a existência de possíveis desabrigados necessitando de evacuação imediata. No local foi avistada uma casa com três pessoas e um cachorro que estavam ilhados, pois a água descia da encosta do morro com fúria, arrastando tudo ao redor. As duas aeronaves realizaram içamentos em coordenação, como

⁴ Procedimento de preparação rápida da aeronave para voo imediato.

⁵ O 4º/1º GCC, Esquadrão Mangrullo, sediado na BASM é a unidade especializada em empregar radares e comunicações móveis para emprego aerotático em apoio às Unidades da FAB.

se voassem uma ao lado da outra, resgatando as primeiras vítimas de muitas que ainda seriam salvas nos dias seguintes.

Pouco depois, os resgatados foram desembarcados na Base Aérea de Santa Maria, sendo que os voos prosseguiram ininterruptamente ao longo da noite. O ruído constante dos rotores dos helicópteros misturava-se à escuridão e à chegada contínua de vítimas ao pátio operacional da BASM, conforme relato do seu Comandante, Coronel Lames:

Ao retornarem, não voltaram apenas com a tripulação. Chegaram os primeiros homens, mulheres e crianças, resgatados: molhados, enlameados e com frio. A partir de então, enquanto as condições meteorológicas permitissem, os helicópteros *Black Hawk* mantiveram uma operação incessante, indo e vindo com resgatados.

Assim, a “Sentinela Alada dos Pampas” consolidou-se como ponto focal das ações iniciais, tornando-se o fio de esperança para as vítimas da região central do estado, onde tudo começou. O dia 30 de abril de 2024 ficaria marcado na história deste rincão como o “Dia que Nunca Acabou”, uma vez que as atividades ininterruptas desencadeadas, naquela data, se estenderiam por mais de um mês.

Durante toda a Operação Taquari II, milhares de pessoas, militares e civis, atuaram em prol da população atingida no Rio Grande do Sul. Ainda assim, como símbolo de comprometimento, profissionalismo e bravura, destacam-se os homens que compuseram as duas primeiras tripulações que, de forma coordenada, realizaram o salvamento das primeiras vítimas da Operação.

Figura 14 - Aeronaves H-60L *Black Hawk* do 5º/8º GAV decolando para os primeiros salvamentos.



Fonte: BASM, 2024.

Helicóptero *Black Hawk* matrícula FAB 8910

1P: 1º Tenente Aviador **Thiago** Henrique Pereira da Silva;

2P: 2º Tenente Aviador Gabriel **Teixeira** da Silva;

Mecânico: 2º Sargento BMA **André Leal** Martins;

Operador de Equipamento: 2º Sargento BMB Tiago **Losqui** Damiani;

Homens SAR: Major Aviador **Yuri** Carneiro de Souza, 2º Sargento SGS Luigi **Schacker**, 2º Sargento SGS Mauricio Belmonte **Niederauer** e 3º Sargento SGS Gabriel **Faria de Melo**.

Helicóptero *Black Hawk* matrícula FAB 8913

1P: 1º Tenente Aviador Gabriel Cirilo **Kadowaki**;

2P: Capitão Aviador Daniel Henrique **Marins** da Silva;

Mecânico: Suboficial BMA Alberi **Leal**;

Operador de Equipamento: 1º Sargento BMB Marcelo **Rossatto**;

Homens SAR: 1º Tenente Aviador **Josué** Marcos Coelho Gonçalves, 2º Sargento SGS Danilo Marchi **Ferreira** e 2º Sargento SGS **Oséias** da Silva Santos.

TESTEMUNHO: O PRIMEIRO A DECOLAR

Primeiro-Tenente Aviador Thiago Henrique Pereira da Silva⁶

O Primeiro-Tenente Aviador Thiago, piloto de helicóptero, do 5º/8º GAV, relata a sua experiência como primeiro piloto a decolar, em 30 de abril de 2024.

Segundo o Oficial, ao chegar ao Esquadrão por volta das 12h15min para assumir o serviço de alerta SAR, às 12h30min, os pedidos de socorro já se multiplicavam. O Oficial de Operações do Esquadrão, Major Aviador Yuri, trouxe a orientação: preparar duas equipes de alerta, dois helicópteros, e estruturar um Gabinete de Crise com o Comandante da Base para definir a linha de ação.

As equipes reuniram-se no auditório do Esquadrão e aguardaram a definição do Comando, enquanto a chuva se mantinha intensa e persistente, impedindo decolagens, mesmo sob regras de voo por instrumentos, uma vez que o campo se encontrava completamente fechado.

Ao retornar da reunião com o Comandante da Base, o Major Yuri informou que, apesar da gravidade da situação, naquele momento ainda não era possível decolar devido à meteorologia. Diante disso, o Tenente Thiago sugeriu uma decolagem vertical para avaliação local das condições meteorológicas, com o objetivo de verificar se haveria visibilidade mínima para um tráfego curto e coleta de informações visuais, em aproveitamento.

A proposta foi aceita e a tripulação guarneceu o H-60L *Black Hawk* FAB 8910, enquanto a segunda equipe permanecia em alerta no outro helicóptero disponível, aguardando o retorno das informações meteorológicas.

“Assim que decolamos, vimos que tudo estava tomado por água.”

A decolagem ocorreu em uma breve janela entre núcleos intensos de chuva, permitindo que a tripulação realizasse um pairado⁷ a aproximadamente 100 pés (cerca de 30 metros), executando um giro completo de 360 graus para avaliar todos os setores ao redor da Base. O teto encontrava-se extremamente baixo, estimado entre 200 e 300 pés, mas suficiente para permitir o voo seguro àquela altitude reduzida.

“Estamos acostumados a decolar e avistar a rodovia RSC-287, próxima à BASM, onde há extensas áreas de cultivo, especialmente de soja, vastos campos, a cidade e algumas comunidades isoladas da 4ª Colônia, que bem conhecemos”, relata o piloto.

6 Primeiro-Tenente Aviador Thiago é piloto do 5º/8º GAV, sendo Instrutor do helicóptero H-60L *Black Hawk* e do C-98 Caravan da BASM. Além de piloto de Busca e Salvamento, participa da escala de serviço no Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (SALVAERO) Curitiba, coordenando missões SAR.

7 É o regime de voo em que uma aeronave mantém uma posição fixa no ar, sem se deslocar para frente, para trás ou lateralmente, permanecendo praticamente parada em relação a um ponto no solo.

O cenário observado contrastava radicalmente com a paisagem habitual da região, visto que as áreas agrícolas, campos e comunidades próximas à rodovia RSC-287 encontravam-se submersos. A correnteza já passava sob pontes, algumas à beira do colapso, enquanto pessoas acenavam em busca de ajuda.

Após cerca de vinte minutos de voo, o Controle⁸ de Santa Maria orientou o retorno para pouso. Nesse momento, o Major Aviador Yuri, que também atuava como homem de resgate a bordo do helicóptero, informou a existência de uma coordenada próxima aos morros, onde havia um pedido de socorro. “Solicitei ao controle: ‘Controle, autoriza a fazer um tráfego pelo setor norte, e prossigo na longa final da pista 11?’ e o Controle autorizou.”

Ao alcançarem a área indicada, as tripulações identificaram uma ravina por onde descia uma enxurrada violenta, onde avistaram, em meio àquela correnteza, uma residência isolada, com três pessoas e um cachorro ilhados. Enquanto uma das aeronaves realizava o resgate em uma casa próxima, a outra efetuou o içamento da primeira família, em operação coordenada e precisa.

Os resgatados foram transportados e desembarcados na BASM, onde eram aguardados pelo Comandante da Base, pelo Comandante do Grupo Operacional e pelo Comandante do Esquadrão 5º/8º GAV. Tratava-se das primeiras vítimas oficialmente resgatadas pela FAB, na Operação Taquari II.

Figura 15 - Resgatado chegando ao hangar do 5º/8º GAV.



Fonte: BASM, 2024.

Após o pouso, a ordem foi direta: reabastecer e decolar novamente. O Gabinete de Crise da BASM já estava plenamente ativado, em coordenação com o COMAE e, no intuito de agilizar as missões, equipes em solo passaram a registrar dados operacionais número de resgatados, horas de voo e informações básicas, permitindo que as tripulações se dedicassem exclusivamente às operações aéreas.

Foi quando o Capitão Aviador William e a sua equipe se incorporaram ao grupo, a Capitã Aviadora Betina anotava tudo, fazia o relatório, permitindo que as tripulações

⁸ Órgão do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro que controla a aeronave, entre a responsabilidade da Torre de Controle até o voo em rota da aeronave.

somente voassem. O Tenente Thiago relembra que: “não tinha tempo para mais nada, o único tempo que tínhamos era para abastecer. Na primeira semana, praticamente não comi uma refeição completa, foram só lanches.”

Ainda no primeiro dia, as operações avançaram para o período noturno, com o emprego de óculos de visão noturna⁹. Diversos pedidos de socorro provinham da região de Candelária, onde o acesso terrestre era inexistente e a cada foco de luz identificado, lanternas ou celulares, as tripulações seguiam na direção, resgatando quem estivesse ao alcance.

O limite das missões era imposto pela lotação da aeronave ou pelo combustível disponível, o que ocorresse primeiro, sendo que, na maioria das vezes, o fator limitante era a capacidade máxima de pessoas a bordo. Além de moradores, animais também eram resgatados.

“Nem sempre era possível convencer todos a abandonar suas casas, pois alegavam que aquele era o único patrimônio construído ao longo de uma vida inteira. Em uma dessas situações, um morador idoso, com água à altura do peito, recusou o resgate, solicitando apenas água potável. A tripulação reuniu os poucos mantimentos disponíveis e os deixou com ele, respeitando sua decisão.”

As operações estenderam-se madrugada adentro e o Tenente Thiago deixou o Esquadrão por volta das 2h.

“Estamos em guerra, precisamos de mais flexibilidade do Controle”

Quando o Oficial regressou na manhã do dia seguinte, 1º de maio, os helicópteros continuavam decolando e pousando sob condições meteorológicas severas, com o céu fechado, chuva persistente e visibilidade reduzida, impondo desafios constantes às operações aéreas.

No primeiro dia, as tripulações enfrentaram dificuldades relacionadas aos procedimentos do controle de tráfego aéreo, que demandavam tempo incompatível com a urgência imposta pela situação, dado que a autorização para decolagem seguia a fraseologia padrão, com a transmissão detalhada das condições do campo, presença de chuva, teto e visibilidade, o que, em diversos momentos, resultava na perda de estreitas janelas meteorológicas, por vezes de apenas um minuto, cruciais para a saída segura das aeronaves.

No segundo dia, ainda sem voar pela manhã, o militar deslocou-se até o APP¹⁰ de Santa Maria, acompanhado do Capitão Aviador Lino, então chefe do órgão, para reunir os controladores de tráfego aéreo. Na ocasião, o Tenente Thiago foi direto ao ponto:

“Estamos em uma situação que não é a do dia a dia. Estamos em guerra, precisamos de mais flexibilidade do Controle.”

A partir desse diálogo, estabeleceu-se um novo entendimento operacional, no qual para a decolagem das aeronaves de resgate, passou a ser suficiente informar ao Controle a radial, a distância ou o setor de deslocamento, além do *transponder*, que passou a permanecer fixo para os helicópteros, evitando constantes alterações. O Tenente Aviador Thiago também definiu padrões claros de deslocamento, mapeando previamente

9 Também chamado de *Night Vision Goggles* (NVG), que são dispositivos optoeletrônicos que ampliam a luz disponível, permitindo operar em ambientes de baixa luminosidade.

10 Também chamado de Controle, APP, abreviação de *Approach Control* em inglês, ou Controle de Aproximação. Presta serviços de controle de tráfego aéreo fazendo a transição entre baixa e alta altitude em relação ao aeródromo.

obstáculos críticos, como torres de alta tensão ao longo da rodovia RSC-287, registrando distâncias em milhas náuticas a partir do VOR¹¹ Sierra Mike Alfa (SMA), de Santa Maria.

Essas informações foram compartilhadas com o Controle, e ficou acordado que os deslocamentos ocorreriam preferencialmente pelo lado direito da rodovia, mantendo-a como referência central, de modo a evitar conflitos de tráfego. Com isso, o fluxo das operações aéreas tornou-se significativamente mais ágil e seguro, bastava informar: “Estou indo para Agudo” ou “Deslocando para o setor norte”, e a autorização era concedida de imediato, respeitando-se o padrão de separação previamente acordado.

“Tenente! Tomei raio! Tomei raio!”

O Aviador também relatou um episódio inesperado ocorrido no segundo dia de operações, que poderia ter terminado em tragédia, no qual, ao regressar de uma missão, já em solo, dois tripulantes desembarcaram para a inspeção visual do disco do rotor, procedimento padrão antes do corte de motores. Ao solicitar autorização para o corte do motor dois, ouviu, de forma abrupta, o grito de um dos tripulantes:

“Tenente! Tomei raio! Tomei raio!”

Simultaneamente, um forte estampido foi ouvido, semelhante à explosão de uma carenagem, levando o piloto a interromper o procedimento de imediato. Ao questionar a tripulação sobre o ocorrido, o segundo tripulante confirmou ter sentido uma corrente de eletricidade e observado um intenso clarão. A avaliação inicial indicou a ocorrência de uma descarga elétrica próxima à aeronave, com dissipação pelo solo, percebida fisicamente pelos militares.

Por precaução, a aeronave foi submetida a inspeção rigorosa, permanecendo durante toda a madrugada em verificação técnica, diante da suspeita de possível impacto estrutural decorrente da descarga atmosférica.

“Quando olhávamos para trás e víamos o abraço sincero de agradecimento dado ao homem de resgate, a sensação era indescritível.”

Ao encerrar a entrevista, o Tenente Aviador Thiago relembra momentos de tensão, legitimados pela imperiosa obrigação de cumprir a missão de salvar vidas:

“Houve um dia em que estava a 30 pés (~10 m) de altura, a 1.0 milhas (1,8 km) do VOR de Santa Maria, e o Controle perguntou: ‘Pantera, está visual com o aeródromo?’ Respondi: ‘Não estou visual.’ Ela então questionou: ‘Confirma quantas milhas.’ Respondi: ‘1.0’ E ela: ‘1.0?’ Atualizei: ‘Agora 0.9 milhas (1,66 km).’ Ela insistiu: ‘Está visual?’ Reportei novamente: ‘Não estou visual.’ Com o silêncio rádio, a controladora demonstrava a sua preocupação. Consegui, então, contato visual com a pista a 0.8 milhas (1,48 km), 40 pés (~13 m) de altura.

Como piloto, passamos por várias situações arriscadas, mas sempre priorizando a segurança da tripulação e dos resgatados, pois dentro do helicóptero estavam pessoas que haviam perdido tudo, muitas delas chegando apenas com a roupa do corpo e chinelo. Quando olhávamos para trás e víamos o abraço sincero de agradecimento dado ao homem de resgate, a sensação era indescritível, é algo que não se consegue traduzir em palavras, apenas presenciar. Se houver um chamado, decolamos, porque sabemos que há alguém precisando. O valor da vida é inestimável”.

*

11 VHF *Omnidirectional Range*, é um dos principais sistemas de navegação por rádio usados na aviação. O VOR cria 360 linhas, chamadas radiais, usando como referência o norte magnético.

TESTEMUNHO: O COMANDANTE DO 5º/8º GAV E A SEGURANÇA DE VOO

Tenente-Coronel Aviador Kleison Roni Reolon¹²

A condução das operações em condições meteorológicas severas exigiu uma redefinição dos parâmetros de segurança de voo, visto que, em circunstâncias normais, muitas das missões não seriam autorizadas devido às condições meteorológicas. Contudo, diante da urgência humanitária, foi necessário estabelecer um equilíbrio entre risco e necessidade.

“Uma das minhas maiores preocupações como Comandante sempre foi encerrar o comando sem qualquer acidente ou incidente aéreo, “relembra o Tenente-Coronel Aviador Reolon.

Para mitigar os perigos, foram implementados rigorosos processos de *briefing* e *debriefing*, além de acompanhamento direto das tripulações antes de cada missão

Antes de cada voo o Comandante orientava: “Toda tripulação que estiver saindo para o voo, tem que conversar comigo previamente.”

O uso de aplicativos de comunicação instantânea, como o *WhatsApp*, permitiu manter contato constante com as tripulações, mesmo em áreas com limitações de comunicação convencional.

Adicionalmente, técnicas de voo tático foram adaptadas para o contexto da operação, como o voo a baixa altura (NOE¹³), tradicionalmente empregado em cenários de combate.

A navegação passou a ser realizada prioritariamente sobre rodovias, que ofereciam referências visuais seguras em meio à vasta área inundada, de tal forma que os pilotos começaram a chamar de perfil “caminhoneiro”. Esse conjunto de medidas permitiu manter a segurança operacional em um ambiente extremamente desafiador.

O Comandante dos Panteras relembra a preocupação com as suas tripulações:

“Eu não saía do hangar, acompanhava cada decolagem e só me tranquilizava quando via a aeronave pousar. Como sou muito católico, ficava com meu terço e minha santa na mão, para proteger os voos de todas as nossas tripulações.”

A manutenção como pilar da operação contínua

Da mesma forma, um dos aspectos mais relevantes destacados pelo Tenente-Coronel Reolon foi o papel fundamental das equipes de manutenção para a sustentação das operações. A integração entre o 5º/8º GAV e o Grupo Logístico de Santa Maria (GLOG-SM) revelou-se decisiva, especialmente pelo fato de muitos mecânicos possuírem experiência prévia como tripulantes, o que ampliava a compreensão das exigências operacionais.

Diante da intensidade das missões, foram estruturadas equipes de manutenção em regime de turnos contínuos, permitindo intervenções rápidas entre os voos. O conceito de “*pit-stop*” foi implementado para reduzir o tempo de solo das aeronaves, assegurando sua pronta disponibilidade, visto que o mecânico tripulante chegava exausto, após operar o guincho e auxiliar nos resgates, não tendo mais condições para realizar a manutenção

12 Tenente-Coronel Aviador Reolon era Comandante do 5º/8º GAV durante a Operação Taquari II, sendo piloto da Aviação de Asas Rotativas e qualificado como piloto e instrutor na aeronave H-60L, com mais de 2.500 horas de voo totais.

13 *Nap-of-the-earth* (NOE) também chamada de navegação de contorno. Navegação de combate realizada por helicópteros a baixíssima altura, contornando os obstáculos.

técnica naquele momento. A estratégia era simples: assim que a aeronave pousasse, o reabastecimento e a inspeção de pós-voo seriam realizados por uma equipe de solo.

Esse esforço coletivo reforçou a percepção de que o sucesso da missão não se limitava às tripulações em voo, mas resultava da atuação integrada de toda a Base Aérea. O comandante sintetiza essa ideia ao afirmar que cada integrante contribuiu decisivamente para os resgates realizados de maneira profissional e segura.

*

A REALIDADE SE IMPÕE: A CRIAÇÃO DO COMANDO OPERACIONAL CONJUNTO TAQUARI II

Na tarde daquele emblemático 30 de abril, a delegação do ministro Mucio aguardava na BASM uma “janela” meteorológica para decolar para Brasília. A Torre de Controle da Base Aérea, ao mesmo tempo, monitorava os primeiros deslocamentos aéreos de dois helicópteros, modelo *Black Hawk*, que operacionalmente permanecem com tripulações prontas para realizar missões de Busca e Salvamento.

A sorte do momento foi o testemunho, no local, por parte das autoridades civis e militares (Ministro da Defesa e Comandante do Exército) que acabariam por levar a Brasília a necessidade de desencadear um grande apoio nacional às ações emergenciais de socorro e suporte à infraestrutura já destruída no estado.

Por volta das 16h, a decolagem das autoridades foi autorizada pela Torre de Santa Maria, e, o Ministro da Defesa, ao se despedir do Comandante Militar do Sul, General de Exército Hertz Pires do Nascimento, afirmou: “Você, a partir de agora, representa o Ministério da Defesa aqui. Vou criar um Comando Conjunto e nomeá-lo Comandante”.

Naquele momento, começava a Operação Taquari II, uma sequência da Taquari I, essa praticamente restrita ao Vale do Rio Taquari, também com elevado poder de destruição e perda de vidas. Entretanto, o evento de abril e maio de 2024 atingiria em breve todo o Rio Grande do Sul, superando em Porto Alegre, a histórica enchente de 1941.

Começava também, naquele dia, a maior operação militar interagências já ocorrida no Brasil, com números superlativos em termos de pessoal envolvido, equipamentos civis e militares, ajuda internacional e um espírito de solidariedade sem par na história brasileira.

A transformação de uma emergência local em nacional

Após a decolagem da comitiva do Ministro da Defesa para Brasília, na tarde de 30 de abril, o General Hertz precisava retornar de Santa Maria para Porto Alegre para coordenar as atividades do Comando Conjunto a partir do Quartel-General do Comando Militar do Sul, localizado no Centro Histórico da capital gaúcha.

Sem condições de trânsito rodoviário e com severas restrições meteorológicas para deslocamento aéreo, a solução foi iniciar as coordenações por telefone, em ligação direta com o General de Brigada Marcelo Lorenzini Zucco, à época, Chefe do Centro de Coordenação de Operações (CCOp), que àquela altura já havia acionado todas as agências governamentais (federais, estaduais e municipais) que trabalharam na Operação Taquari I para, novamente, somar esforços em prol da missão essencial naquele primeiro momento da Taquari II: salvar vidas.

Na manhã do dia 1º de maio, o Comando Militar do Sul foi informado que uma delegação presidencial, chefiada pelo Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e vários ministros de Estado e comandantes militares, chegaria em Santa Maria no dia seguinte para conhecer *in loco* o tamanho da tragédia que aumentava a cada dia.

Estando ainda em Santa Maria, o General Hertz iniciou os preparativos para receber as autoridades e, na própria BASM, apresentar os dados iniciais coletados sobre

o evento e as ações já desencadeadas para salvar vidas. A imagem a seguir ressalta a perplexidade das autoridades ao tomarem conhecimento da dimensão dos estragos e do que ainda estava por vir.

Este trecho foi retirado do livro *Taquari II: a história que mobilizou uma nação* (Cardoso; Pavanello, 2025).

Figura 16 - Reunião Ministerial do Presidente da República no Salão Nobre do Comando da BASM.



Fonte: BASM, 2024.

O início da Operação Taquari II na Base Aérea de Santa Maria

Dessa forma, o Ministério da Defesa aprovou, em 1º de maio de 2024, a Portaria GM-MD nº 2.309, que estabeleceu a Diretriz Ministerial regulando o emprego temporário e episódico das Forças Armadas em apoio às ações de Proteção e Defesa Civil nos municípios da Região Sul em situação de calamidade pública. A Portaria ativou oficialmente o Comando Operacional Conjunto (COpCj) Taquari II, subordinado ao Comando Militar do Sul, sob o comando do General de Exército Hertz, além de definir diretrizes específicas para as três Forças.

Com a ativação da Operação, a BASM passou a estar adjudicada à Força Aérea Componente (FAC), vinculada ao COMAE, sediado em Brasília, permanecendo o Comandante da BASM responsável pelas atividades da guarnição e o Comandante do Grupo Operacional (GOP) como coordenador das ações aéreas.

Durante a já citada visita presidencial, cogitou-se um voo de reconhecimento a bordo de um H-60L; contudo, a meteorologia desfavorável restringiu o evento a uma reunião ministerial por videoconferência, realizada nas instalações da BASM.

Enquanto isso, os resgates prosseguiram ininterruptamente, os motores dos helicópteros *Black Hawk* mal arrefeciam entre uma missão e outra. As semanas seguintes foram marcadas por intensa atividade aérea, com prioridade absoluta às missões de

busca e salvamento. Além das aeronaves de asas rotativas, diversos outros meios aéreos participaram da Operação, alguns orgânicos da Base, outros temporariamente destacados, transportando toneladas de insumos e mantimentos, em um constante ir e vir de esperança.

A organização dos resgates na Base Aérea de Santa Maria

Diante dos crescentes pedidos de resgate, o GOP-SM providenciou, de imediato, a criação de uma Célula de Planejamento em suas instalações, com a finalidade de mapear as solicitações de socorro e ajustar, com a maior precisão possível, as coordenadas das pessoas ilhadas.

As coordenações com o COMAE foram constantes desde os primeiros momentos, com o objetivo de obter as autorizações necessárias e estabelecer prioridades entre as missões, conforme o grau de urgência de cada demanda.

Na sequência, estruturaram-se as Células de Coordenação, Controle e de Tempo Real, com escalas de coordenador aéreo e auxiliar, posicionadas no hangar do 5º/8º GAV, de frente para a pista. Essa disposição permitia contato direto com as tripulações e a visualização, em tempo real, da saída e do retorno de cada aeronave.

Diuturnamente, nessa sala, eram planejadas as próximas decolagens, contemplando rotas, locais de pouso, prioridades, análise meteorológica e demais aspectos relevantes de cada missão. Também era ali que se acompanhava a chegada de aeronaves externas transportando cargas para Santa Maria, de modo a direcionar os esforços das equipes responsáveis pelo recebimento e pela distribuição dos materiais.

Outro papel fundamental desempenhado nesse ambiente foi o controle rigoroso das horas de voo de cada aeronave, bem como a elaboração diária de relatórios encaminhados tanto ao COMAE quanto ao Comando Operacional Conjunto Taquari II.

Adjacente à sala da Célula de Tempo Real, foi estabelecido um espaço destinado às tripulações que permaneciam em prontidão para os voos subsequentes, sob coordenação direta do Comandante e do Oficial de Operações do 5º/8º GAV.

Ainda sob responsabilidade do GOP-SM, esteve o apoio às aeronaves estrangeiras que passaram a operar a partir da BASM, tendo sido designado, para cada equipe estrangeira, um grupo de apoio coordenado pelo 3º/10º GAV¹⁴. A equipe era composta por um Oficial de Ligação e graduados oriundos de diversos esquadrões da BASM, incumbidos de prestar apoio permanente e acompanhar as tripulações estrangeiras durante toda a sua permanência na Base, inclusive durante os voos, sempre com a presença de um aviador da respectiva aviação, a fim de auxiliar nas questões operacionais particulares de cada meio aéreo.

TESTEMUNHO: A ORGANIZAÇÃO DOS RESGATES

Capitão Aviador William de Lima da Costa¹⁵

O Capitão William descreve a organização dos resgates e sua atuação no Gabinete de Crise da BASM durante a Operação Taquari II.

“Durante as inundações de 2024, eu exercia a função de Chefe da Célula de Coordenação das Atividades Operacionais, responsável por fazer a coordenação dos voos e servir de elo entre o Comando de Preparo (COMPREP), o COMAE e as unidades aéreas da

14 Uma das unidades de primeira linha da aviação de caça da FAB sediada na BASM. O “Esquadrão Centauro” opera as aeronaves A-1M.

15 Capitão Aviador William é piloto de Reconhecimento servindo na BASM desde 2021 e fez parte do 1º/12º GAV, Esquadrão Hórus, equipado com ARP.

BASM. No dia 30 de abril, começamos a receber uma verdadeira enxurrada de telefonemas e mensagens solicitando apoio.

Diante das demandas encaminhadas pelo Corpo de Bombeiros, pela Defesa Civil da região e diretamente pelos moradores, foi ativado um Gabinete de Crise. A partir de então, disponibilizei meu contato e passamos a solicitar que os pedidos viessem acompanhados de coordenadas para localizarmos as vítimas nos mapas.

O número foi divulgado inicialmente entre militares e familiares da região, pois sabíamos que, em uma situação tão delicada, qualquer meio que pudesse facilitar o socorro deveria ser utilizado, desta forma, o foco principal eram áreas que não podiam ser atendidas por via terrestre ou fluvial.

Nos dois primeiros dias, com o Gabinete de Crise em funcionamento, contamos com militares voluntários. Eu recebia os contatos, inseria as informações em um mapa e, assim, conseguíamos gerar um “mapa de calor”. Dessa forma, quando o helicóptero decolava, era direcionado para a região com maior concentração de pedidos, permitindo identificar rapidamente as áreas com maior necessidade de atendimento.”

O Oficial destaca que a atuação do GOP-SM se dividiu em três fases: **a primeira foi o atendimento em massa**, quando o objetivo era localizar regiões críticas e realizar resgates em grande volume; **o segundo momento** iniciou-se a partir de 6 de maio de 2024 e foi voltado a atendimentos específicos, como gestantes, pacientes em hemodiálise, fraturas e outros casos que exigiam maior coordenação; e **a terceira** concentrou-se nas ações logísticas, especialmente no transporte de alimentos e apoio médico.

Desta forma, devido ao pouco tempo disponível para coordenação detalhada ou gerenciamento individualizado das demandas, priorizava-se a quantidade, sendo o objetivo inicial localizar regiões críticas e realizar resgates em grande volume. As tripulações visualizavam no mapa as áreas mais críticas, indicadas pelo Gabinete de Crise, e seguiam diretamente para o resgate.

Após cada saída, havia o retorno das informações, o que permitia monitorar as regiões atendidas e, com base na percepção do piloto, marcava-se no mapa as áreas já visitadas. Se ainda houvesse grande concentração de pessoas, o helicóptero decolava novamente para a mesma região e, apenas quando a área estivesse saturada de atendimento, novas coordenadas para salvamento eram solicitadas. Esse procedimento caracterizou a atuação entre 30 de abril e 6 de maio de 2024.

Durante a entrevista, o Capitão William destacou uma missão particularmente relevante, que trouxe significativa inovação à Operação Taquari II, integrando o helicóptero H-60L *Black Hawk*, do 5º/8º GAV, com a aeronave remotamente pilotada RQ-900, do 1º/12º GAV, Esquadrão Hórus.

“Foi uma ação conjunta extremamente proveitosa, com o planejamento centralizado, pois inserimos todas as informações em uma representação visual, localizando os pontos de resgate no *Google Maps*. Considerando-se que não se tratava de informações sigilosas, as tripulações tinham acesso direto a essa plataforma aberta ao público.

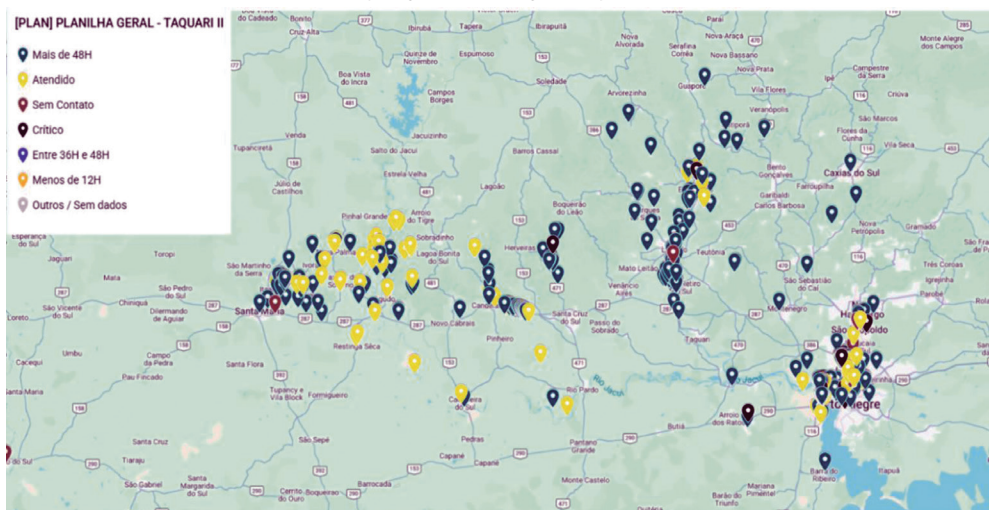
Desta forma, o piloto da aeronave remotamente pilotada sabia exatamente onde o *Black Hawk* estava, e o contrário também acontecia, o que facilitava muito a operação integrada.

Após três ou quatro dias, passamos a estabelecer uma comunicação mais estruturada com os bombeiros da região, que nos informavam os pontos onde já haviam conseguido realizar resgates e as áreas onde não havia acesso, nem por terra, nem por embarcação. Essas informações eram repassadas ao Esquadrão Hórus, o qual realizava o reconhecimento aéreo e nos fornecia informações, que eram transmitidas aos bombeiros, evitando retrabalho e otimizando o emprego dos meios.

Para garantir rapidez na disseminação das informações aos pilotos em voo, definimos a cor preta no mapa para situações extremamente críticas, como locais com mais de cinquenta pessoas aguardando resgate.”

Entre os dias 30 de abril e 2 de maio, a maior parte das demandas concentrava-se no eixo entre Lajeado e Santa Maria e, após esse período, passou-se a observar um deslocamento progressivo das solicitações em direção a Porto Alegre, o que permitia visualizar claramente o fluxo da tragédia e manter a consciência situacional atualizada, conforme representado na figura 17.

Figura 17 – Os integrantes da Célula de Coordenação das Atividades Operacionais conseguiram perceber o deslocamento das águas em direção à capital gaúcha em mapa pictorial realizado no programa Google Maps.



Fonte: BASM, 2024.

Na sequência das operações, como as áreas de maior demanda já haviam sido amplamente atendidas, tornou-se possível encaixar casos médicos que exigiam maior coordenação entre um resgate e outro, sem interromper as varreduras a procura de vítimas nas regiões ainda afetadas.

Com a estabilização da situação na área de Santa Maria, houve a possibilidade de concentrar-se nas ações logísticas, especialmente no transporte de alimentos e apoio médico, sendo que, para essa fase, uma aeronave mostrou-se fundamental: o C-98 Caravan, da BASM. Assim foi possível estabelecer uma linha regular de transporte entre Santa Maria, Canoas, Pelotas e Rio Grande, possibilitando o envio de mantimentos e o transporte de pessoas que necessitavam de hemodiálise ou atendimento médico especializado.

Ao finalizar a entrevista, o Capitão William descreve a ansiedade gerada pelas dezenas de pedidos de resgate que lhe eram enviados nos primeiros dias, a vontade de resgatar a todos e a união do povo gaúcho:

“Recebíamos muitas ligações[...], eu fazia o filtro no meu telefone e colocava: pelo amor de Deus!”

O Oficial destacou que procurou implementar uma coordenação, a mais simples possível, para que se conseguisse realizar a maior quantidade de resgates e relembrou os momentos críticos:

“Houve noites que passamos sem dormir, pois recebíamos muitas ligações. No segundo dia, fiz um filtro no meu telefone e colocava: *pelo amor de Deus*. Então, todos os pedidos que tinham, *pelo amor de Deus*, eu buscava atender com as nossas capacidades, da melhor forma possível.”

*

TESTEMUNHO: O REGRESSO DO COMANDANTE DO V COMAR

Primeiro-Tenente Aviador Pedro Barbezani Carvalho e Ribeiro¹⁶

“No dia 29 de abril de 2024, o 1º/12º GAV, o Esquadrão Hórus, completava treze anos de criação e, para as comemorações, o Major-Brigadeiro do Ar Dang, Comandante do V COMAR, foi convidado a participar das atividades alusivas ao aniversário da Unidade.

Naquela manhã, o tempo apresentava-se nublado. A aeronave designada para o transporte do Comandante do V COMAR, do Coronel Aviador Veterano Glaeser e de mim, era um C-98 Caravan, procedente da BASM. Por se tratar de uma aeronave sem radar meteorológico e equipada com instrumentos analógicos, os pilotos adotaram procedimentos conservadores, desviando das formações meteorológicas mais intensas, o que permitiu a condução segura do voo.

O pouso ocorreu sem intercorrências na BASM, e a comitiva seguiu para a cerimônia comemorativa no hangar do Esquadrão Hórus. O evento transcorreu sob condições de mau tempo e, já em sua fase final, a chuva intensificou-se progressivamente, contudo, à época, não se tinha dimensão da gravidade do cenário que se desenharia nos dias seguintes.

Encerrada a solenidade, aguardou-se a chegada do Ministro da Defesa, que foi acompanhado em visita institucional pela BASM, com passagem por hangares e registros fotográficos. Após o jantar, o Ministro deixou a Base Aérea, e os demais permaneceram para descanso, com retorno para Canoas previsto para a manhã seguinte.

A decolagem estava programada para às 8h do dia 30 de abril, contudo, em razão da ausência do sistema de proteção contra gelo na aeronave C-98, a missão aérea foi abortada após a atualização do METAR¹⁷ das 7h. Diante disso, sugeriu-se a ideia de voltarmos de viatura terrestre e assim foi determinado pelo Major-Brigadeiro do Ar Dang.

A viatura partiu com o grupo e dois soldados de Santa Maria sob chuva intensa. Ao longo do trajeto pela RSC-287, diversos rios apresentavam níveis elevados, aproximando-se perigosamente da pista em vários pontos. Após cerca de uma hora e meia de deslocamento, o grupo chegou a Candelária, sendo que a tentativa de cruzar o Rio Pardo foi frustrada pela queda da ponte, impossibilitando a travessia.

O grupo estacionou no Restaurante Lago Azul, onde interagiu com moradores e outros motoristas igualmente impedidos de prosseguir, quando se tomou conhecimento de que a RS-153 encontrava-se impraticável e que não seria possível contornar a situação pela BR-290 para alcançar Canoas. Diante do agravamento do quadro, optou-se pelo retorno a Santa Maria.

A chuva persistia de forma incessante e, devido ao colapso de uma ponte, em Palma, o grupo foi obrigado a desviar por Rincão do Mosquito, passando por Cerro Chato, Agudo e Dona Francisca, até alcançar Faxinal do Soturno.

16 O Primeiro-Tenente Aviador Barbezani é piloto de Transporte do 5º Esquadrão de Transporte Aéreo (5º ETA), sediado na BACO.

17 Informe Meteorológico de Aeródromo é o boletim meteorológico oficial e padronizado usado na aviação em todo o mundo. No Brasil é gerenciado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Uma vez dentro do perímetro urbano, todas as tentativas de saída em direção à Serra mostraram-se inviáveis, com as três rotas bloqueadas pela água e, ao tentar retornar pelo caminho de entrada, constatou-se que o rio já havia invadido completamente a pista, impossibilitando qualquer deslocamento. O grupo encontrava-se, assim, isolado em Faxinal do Soturno, sendo acolhido no único hotel da cidade com disponibilidade para cinco pessoas.

Ao anoitecer, o sinal de telefonia móvel foi perdido, gerando apreensão, mas quando a comunicação foi restabelecida, foi possível informar que todos estavam bem, embora ilhados.

Na manhã do dia 1º de maio, ainda antes do amanhecer, o grupo acordou para verificar a possibilidade de deslocamento em direção a São João do Polêsine e logo que constatada a viabilidade para veículos leves, o deslocamento teve início por volta das 6h.

Ao longo do percurso, tornaram-se evidentes os danos causados pelas chuvas, com pontes destruídas e estradas comprometidas. Após tentativas frustradas em Vale Vêneto e Silveira Martins, o grupo conseguiu acessar Val da Serra, onde a pista estava oficialmente fechada.

Em Val da Serra, após contato com o Corpo de Bombeiros, foi autorizada a passagem pela estrada, parcialmente obstruída por uma árvore que ocupava três das quatro faixas. Finalmente, a descida da serra permitiu o retorno à BASM, que já apresentava intensa movimentação de pessoas e aeronaves, refletindo a rápida escalada da operação de resposta às inundações. Naquele momento, tomou-se conhecimento de que o Presidente da República e o Governador do Rio Grande do Sul deslocar-se-iam a Santa Maria para acompanhar a situação.

No dia 2 de maio, o Presidente chegou à BASM por volta das 9h45min. A reunião inicial ocorreu de forma reservada, sendo posteriormente aberta à imprensa. O retorno a Canoas foi realizado a bordo de uma aeronave C-97 Brasília, que fazia escala em Santa Maria, com pouso seguro na Base Aérea de Canoas naquela quinta-feira à noite.”

*

A ATUAÇÃO DO GRUPO DE SAÚDE DE SANTA MARIA

Entre os diversos setores da BASM colocados à prova durante a Operação Taquari II, destacou-se o Grupo de Saúde de Santa Maria (GSAU-SM), cujo efetivo foi empregado de forma integral, desde médicos e enfermeiros integrantes das tripulações de resgate e de evacuação aeromédica (EVAM) até os profissionais responsáveis pelo controle, triagem e distribuição de medicamentos e equipamentos hospitalares recebidos na Base.

Houve intensa coordenação com os hospitais de Santa Maria e de municípios vizinhos, de modo a direcionar adequadamente as vítimas resgatadas, sendo que os casos de menor complexidade, o atendimento era realizado nas próprias instalações do GSAU-SM.

O empenho das equipes sanitárias foi decisivo para o salvamento de vítimas em condições precárias, sendo perceptível a mistura de alegria e alívio nos profissionais de saúde ao entregarem pacientes com vida às ambulâncias que aguardavam na Base. Também se observaram exemplos marcantes de liderança e iniciativa, quando equipes médicas optaram por alterar planos em pleno andamento da missão, retardando decolagens para garantir a estabilização adequada de pacientes e assegurar um transporte mais seguro.

O processo de resgate apresentava elevado grau de coordenação, pois ainda durante o voo, as equipes a bordo estabeleciam contato com o pessoal em solo, repassando as informações clínicas dos pacientes, permitindo que ambulâncias e hospitais de destino fossem previamente acionados. No momento do pouso, toda a estrutura já se encontrava preparada, possibilitando que, em poucos minutos, a vítima seguisse para atendimento hospitalar mais adequado, conforme podemos constatar na figura 18, abaixo.

Figura 18 - Paciente em estado grave desembarcando do H-60L e embarcando em ambulância.



Fonte: BASM, 2024.

O Tenente-Coronel Médico Ronaldo Ruaro, Comandante do GSAU-SM, destacou a importância da integração com o SAMU de Santa Maria e com o Hospital Universitário de Santa Maria (HUSM), da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), conforme figuras 19 e 20.

Outra lição aprendida na Operação Taquari II foi o bom relacionamento entre as instituições, que abriu portas e auxiliou muito a Força Aérea no cumprimento da missão, principalmente o SAMU e a UFSM, que prontamente nos atenderam. Com o SAMU de Santa Maria, uma instituição ligada à regulação estadual, em Porto Alegre, a organização do fluxo de pacientes foi realizada dentro do trâmite legal, ou seja, o paciente era identificado na origem e quando chegava, já tinha um leito dentro de um hospital.

Figuras 19 e 20 - Equipe do GSAU-SM e do SAMU trabalhando em conjunto na chegada de pacientes.



Fonte: BASM, 2024.

Pacientes considerados de menor complexidade, após triagem, eram encaminhados ao próprio GSAU-SM, que estabeleceu uma posição avançada em *Shelter* fornecido e mantido pelo 4º/1º GCC, oferecendo apoio imediato aos desabrigados resgatados.

Figura 21 - *Shelter* avançado junto ao GSAU-SM.



Fonte: BASM, 2024.

Enquanto médicos e enfermeiros atuavam diretamente nas missões aéreas, farmacêuticos e dentistas do GSAU-SM assumiram a responsabilidade pelo controle de medicamentos, bolsas de sangue e materiais hospitalares desembarcados em Santa Maria, coordenando sua distribuição com os hospitais da região e assegurando rapidez na disponibilização dos recursos necessários ao atendimento das vítimas.

TESTEMUNHO: A PRIMEIRA EVAM EM SANTA MARIA

Tenente-Coronel Médico Ronaldo Ruaro¹⁸

O Tenente-Coronel Médico Ruaro descreve o início da Operação Taquari II e sua primeira missão EVAM a partir da BASM. Na madrugada de 2 de maio de 2024, após ser convocado para uma reunião de emergência sobre a constituição do Comando Operacional Conjunto, o Oficial foi acionado para uma decolagem imediata, às 7h. Tratava-se de sua primeira missão real, realizada sob condições meteorológicas adversas.

Diante da urgência e da inexistência, naquele momento, de uma equipe médica completa já organizada, o Comandante do GSAU-SM apresentou-se como voluntário para integrar a missão, em razão de sua formação e experiência. O objetivo era resgatar uma gestante no município de Restinga Seca, que se encontrava isolada pelas águas após a queda da ponte de acesso.

Durante o planejamento preliminar, o contato com o hospital revelou a gravidade do quadro, visto que a médica da paciente, bastante preocupada, falou: “Não, doutor, não dá tempo! Ela vai dar à luz aqui. Se der certo, ótimo; mas se algo falhar, serão duas vidas perdidas, o bebê e ela, pois trata-se de uma gestante de alto risco.” A gestante encontrava-

18 O Tenente-Coronel Médico Ruaro tem especialização em clínica geral e foi o Comandante do GSAU-SM no período da Operação Taquari II.

se em trabalho de parto e ela e o bebê apresentavam problemas cardíológicos. Diante desse cenário, ao ser questionado pelo Comandante do 5º/8º GAV sobre a necessidade da decolagem imediata, o Tenente-Coronel Ruaro foi categórico ao afirmar que, do ponto de vista médico, a missão não poderia ser adiada.

“Ao olhar para fora do *Black Hawk*, a visibilidade era nula...”

A aeronave empregada foi o helicóptero H-60L *Black Hawk*, que decolou sob condições meteorológicas severas. O Oficial descreve a dificuldade do voo, marcado por visibilidade extremamente reduzida, chuva intensa, ventos fortes e navegação realizada sobre o eixo da rodovia RSC-287. “Ao olhar para fora do *Black Hawk*, a visibilidade era nula, os pilotos não conseguiam ver, a não ser uma nuvem branca, muita chuva, muita água, uma água com vento”. A tripulação orientava-se por mapas físicos e digitais, desviando de obstáculos como linhas de transmissão de energia, exigindo máxima concentração e coordenação.

No local de resgate, em razão da perícia dos pilotos, foi possível pousar em um campo de futebol, onde uma viatura do Corpo de Bombeiros os aguardava. Após a estabilização da aeronave e a execução dos procedimentos de segurança, o militar da equipe de busca e salvamento (SAR) realizou a inspeção inicial, permitindo o deslocamento do médico até a gestante, a qual apresentava contrações intensas, gerando apreensão entre bombeiros e resgatistas.

Diante da avaliação clínica, foi tomada a decisão de embarcar imediatamente a gestante, apesar da chuva intensa e das condições adversas, porque não havia alternativa segura em solo. A paciente foi acomodada na aeronave, onde passou a ser monitorada durante o voo de retorno.

O retorno à BASM foi igualmente desafiador, com turbulência acentuada e instabilidade causada pelos ventos. A paciente demonstrou apreensão diante das oscilações do helicóptero, mas a tripulação manteve o controle da aeronave e conseguiu realizar o pouso com segurança. Uma ambulância do SAMU já se encontrava posicionada na Base, conduzindo prontamente a gestante ao HUSM. Ao longo das jornadas seguintes, o Tenente-Coronel Ruaro participou diretamente de sete missões reais de resgate, algumas ainda mais complexas do que a primeira EVAM.

*

TESTEMUNHO: A LOGÍSTICA DOS MEDICAMENTOS

Primeiro-Tenente Farmacêutico James Cabral Vieira¹⁹

Paralelamente aos resgates aéreos, os militares mantinham as atividades logísticas em solo, sendo que, uma das funções mais importantes era a logística de recebimento de produtos médicos, função que exigiu muito profissionalismo e dedicação do Primeiro-Tenente Farmacêutico Cabral, do GSAU-SM, responsável por receber insumos médicos críticos, tais como, soluções para hemodiálise, cilindros de oxigênio, hemoderivados, materiais para transfusão de sangue e plaquetas, fazendo a catalogação e distribuição para clínicas, hemocentros e hospitais no interior do estado, visto que Santa Maria é o “coração” do Rio Grande do Sul.

19 O Primeiro-Tenente Farmacêutico Cabral era Gestor de Material de Consumo Hospitalar do GSAU-SM.

E, no decorrer dessas tarefas extenuantes, houve um episódio ocorrido no final de maio de 2024 que ilustra bem essa rotina: durante a organização de uma carga de 1,5 tonelada transportada por um KC-390 Millennium, uma pequena caixa destinada ao Hospital de Caridade de Santa Maria chamou a atenção do Tenente, por seu tamanho reduzido em comparação ao volume de medicamentos e mobiliário hospitalar que ocupavam as plataformas de armazenamento do GLOG-SM.

Por volta das 3h, um motorista do hospital chegou à Base em estado de urgência em busca da encomenda. Ao localizar a pequena caixa, que inicialmente parecia de menor importância diante da magnitude da Operação, o motorista revelou seu conteúdo: duas unidades de nutrição parenteral destinadas a bebês prematuros que estavam em incubadoras, em uma UTI neonatal. Este fato trouxe lições valiosas ao Tenente Cabral:

Na saúde, tudo e todos são importantes. Aquilo me marcou muito porque, inicialmente, não dei o valor devido. Como farmacêutico, preendi-me apenas à aparência e à quantidade. No entanto, o insumo de saúde é vital, independentemente do que seja ou do seu volume.

Figuras 22 e 23 – Medicamentos e insumos médicos prontos para a distribuição na BASM.



Fonte: BASM, 2024.

★

A LOGÍSTICA DO COMBATE

Ao se imaginar a história da Operação Taquari II, é natural que venham à mente imagens de helicópteros decolando sob chuva intensa, aeronaves transportando suprimentos e um pátio de estacionamento repleto de atividade. De fato, tudo isso ocorreu, contudo, para que cada aeronave pudesse cumprir sua missão e cada vida fosse salva, milhares de pessoas atuaram de forma silenciosa e incansável nos bastidores.

Na BASM, militares de todos os setores, e, inclusive, familiares voluntários, mobilizaram-se em diferentes frentes de apoio, desde a coleta e triagem de donativos, como roupas e cestas básicas, até o controle de estoques e o suporte às tripulações nacionais e estrangeiras que operavam na região.

Simultaneamente, a rotina administrativa e operacional da BASM precisou ser mantida. Desde os primeiros dias das enchentes, o Comandante da BASM organizou suas equipes por grupos específicos, acompanhando de perto a evolução da situação por meio de reuniões constantes e visitas frequentes aos diversos setores. Esse esforço de coordenação transformou a Base em um organismo plenamente mobilizado, que se mostrou mais vivo, integrado e resiliente do que nunca durante o período crítico da Operação Taquari II.

TESTEMUNHO: VOAR E FAZER VOAR

Primeiro-Sargento BMA Everton de Paula Tozi²⁰

De acordo com o Primeiro-Sargento Tozi, por volta das 15h do dia 30 de abril, o Comandante do 5º/8º GAV determinou a preparação da aeronave de alerta e de todas as aeronaves disponíveis para uma possível decolagem imediata.

Embora não integrasse a tripulação de alerta naquele dia, o Sargento Tozi percorreu as diversas seções para solicitar apoio na preparação das aeronaves, uma vez que o efetivo se encontrava reduzido, em razão de muitos militares estarem auxiliando familiares afetados pelas chuvas, enquanto outros sequer conseguiam chegar à Base em razão das estradas interditadas.

A primeira decolagem coube à tripulação de alerta SAR, que retornou com os primeiros resgatados da Operação. As operações estenderam-se madrugada adentro, em um ciclo contínuo de decolagens e pousos, cada um deles representando vidas preservadas.

À época, o 5º/8º GAV dispunha de quatro helicópteros H-60L *Black Hawk*: FAB 8910, FAB 8912, FAB 8913 e FAB 8916. O Sargento detalha que, no primeiro dia de operações, a disponibilidade era extremamente limitada. As aeronaves FAB 8910 e FAB 8913 retornavam de uma manobra em Florianópolis (SC) e possuíam poucas horas remanescentes antes de inspeções programadas, já o FAB 8912 apresentava uma pane ainda não solucionada, o que o tornava indisponível, enquanto o FAB 8916 encontrava-se em Boa Vista (RR), participando da Operação Catrimani II. Assim, naquele momento, somente o FAB 8910 e o FAB 8913 reuniam condições imediatas de emprego.

Posteriormente, a terceira aeronave passou a ser incorporada às missões e, cerca de uma semana depois, o quarto *Black Hawk* foi trasladado de Boa Vista para Canoas, com o objetivo de reforçar o apoio àquela que se tornara a região mais afetada pelas inundações.

Diante desse cenário, a equipe de manutenção, em coordenação com a Inspetoria Técnica de Santa Maria, elaborou um assessoramento técnico encaminhado à engenharia do Parque de Material Aeronáutico de São Paulo, solicitando autorização para a extensão das horas de voo do FAB 8913. Segundo o relato, o apoio do Parque foi constante e decisivo antes, durante e após a Operação Taquari II, sempre pautado por diálogo técnico e cooperação.

“Manuais de operação de tempos de guerra.”

A ampliação temporária das horas de voo exigiu a consulta aos manuais aplicáveis à aeronave, baseados em diretrizes do Exército dos Estados Unidos, adotadas no âmbito da FAB. Esses documentos preveem, em situações excepcionais, como guerra,

20 O Primeiro-Sargento Tozi é especialista em Mecânica de Aeronaves. Serve no GLOG-SM como inspetor da aeronave H-60L *Black Hawk*, é tripulante orgânico do 5º/8º GAV, na função de mecânico de voo e instrutor nesta área. Voar e fazer voar é o lema do Especialista da Aeronáutica.

calamidade pública e salvamento de vidas, a possibilidade de extrapolação controlada de limites de inspeção e de intervalos de revisão geral, desde que acompanhada de inspeções complementares.

Com base nessas diretrizes, foram delineados procedimentos de inspeção intermediária a serem realizados entre os voos de resgate, garantindo segurança e confiabilidade. A inspeção prevista para o FAB 8913 era realizada em fases, normalmente executada ao longo de, aproximadamente, três meses.

A aplicação das orientações excepcionais permitiu manter a aeronave em atividade, sendo que todo o processo foi conduzido de forma compartilhada com a engenharia e a coordenação logística, sem entraves, resultando na ampliação segura do emprego das aeronaves: cerca de 40 horas adicionais para o FAB 8913 e aproximadamente 20 horas para o FAB 8910. Ao todo, quase 60 horas de voo além dos limites normais foram empregadas sem registro de acidentes ou incidentes, cumprindo o objetivo maior de salvar vidas.

O Sargento Tozi descreveu duas situações que obrigaram a manutenção a encontrar soluções alternativas para o prosseguimento nas missões de salvamento:

“Uma fenda na pá do rotor.”

A primeira ocorreu ao final do primeiro dia, 30 de abril, quando foi identificada uma fenda em uma pá do rotor principal do FAB 8910, tendo a ocorrência sido comunicada pelo Segundo-Sargento BMA Denardin, que, embora especialista em motores, prontamente buscou compreender o problema e acionar o apoio necessário. A partir de orientações técnicas e da consulta aos manuais, constatou-se a viabilidade do reparo, conforme relata o Sargento Tozi.

Figura 24 – Estrutura montada para a cura da resina de reparo da trinca da pá.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

“O Sargento BMA Denardin ressaltou que aquela aeronave deveria estar na linha de voo logo cedo para atuar nos resgates. Para nossa sorte, os Sargentos BMA Matos e Lázari tinham acabado de chegar ao Esquadrão, bem como o Sargento BMA Pathek, integrando a equipe para sanar a pane. Ao revisarem o manual, notaram um detalhe crucial: a cura da resina em temperatura elevada poderia ser concluída em apenas três horas.”

Diante da necessidade de cura da resina em temperatura elevada e da inexistência de estufa disponível, improvisou-se uma solução com caixa de papelão e secador industrial, conforme representado na figura 24.

Na madrugada, o reparo foi concluído, finalizado com a pintura com *spray* de secagem rápida e, às 8 h, a aeronave encontrava-se novamente em condições de voo.

Para o Sargento Tozi tratou-se de uma situação típica de cenário de guerra, marcada pelo comprometimento coletivo e pelo espírito de corpo, pois o Sargento Denardin não estava envolvido na manutenção de rotores. “Ele é da área de motores, mas quando a tripulação reportou o problema, ele se inteirou do fato e buscou ajuda comigo, inspetor da área de rotores e recebeu ajuda de outros militares para solucionar a pane.”

A segunda ocorrência crítica envolveu o relato, previamente citado, de que uma aeronave havia sido atingida por um raio durante um pouso noturno.

Embora a tripulação já estivesse em solo e em segurança, a situação gerou grande apreensão na manutenção, uma vez que esse tipo de evento é incomum para os helicópteros *Black Hawk* no contexto nacional. Diante da incerteza quanto à integridade dos sistemas aviônicos, elétricos e de controle, a aeronave foi imediatamente interditada.

Todo o efetivo disponível da manutenção foi acionado, inclusive militares que se encontravam fora da Base. As equipes reuniram-se na Inspetoria Técnica e iniciaram a consulta detalhada aos manuais, identificando as inspeções especiais aplicáveis à ocorrência.

Figura 25 – Equipes de manutenção do GLOG-SM reunidas para verificação de sistemas que podiam ter sido afetados pela descarga elétrica.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

Diferentemente de outros tipos de manutenção, esta ainda não possuía um roteiro previamente sistematizado, o que exigiu a leitura integral do manual e o registro manuscrito de cada ação executada.

Durante toda a madrugada, as tarefas foram distribuídas e explicadas aos especialistas, que também enfrentavam aquela situação pela primeira vez, como podemos visualizar na figura 25. O trabalho foi concluído por volta das 2h30min, quando o FAB

8910 foi liberado para retornar à linha de voo do 5º/8º GAV, garantindo a continuidade das operações de resgate.

“Ao entrar em curva e passar entre 42º e 48º de inclinação, começava a chacoalhar.”

Paralelamente às demandas emergenciais enfrentadas pela manutenção, prosseguiram os esforços para liberar a terceira aeronave, o FAB 8912, conforme relata o Primeiro-Sargento Tozi:

“O FAB 8912, ao entrar em curva e passar entre 42º e 48º de inclinação, começava a chacoalhar, como se os pedais variassem ou até mesmo o cíclico, implicando na ausência de confiabilidade para voar em condições normais.”

As discussões sobre a viabilidade de empregar a aeronave tiveram início na noite do segundo dia de operações, já que o FAB 8912 era considerado essencial para o esforço aéreo.

A linha de ação adotada iniciou-se com uma avaliação criteriosa na Inspetoria Técnica, composta pelo próprio Sargento Tozi, pelos Suboficiais BMA Quinhones, Leal e Tony e pelos Primeiro-Sargentos BET Juliana Paim, BEI Tainan e BMA Oliveira. O grupo analisou os riscos associados à pane e os sistemas potencialmente afetados, concluindo, de forma consensual, que o risco poderia ser controlado mediante a adoção de restrições operacionais.

O passo seguinte foi a apresentação transparente da situação aos principais envolvidos: pilotos, mecânicos, operadores e homens SAR. O Comandante do Esquadrão foi informado da intenção de liberar a aeronave com limitações específicas de manobra, sobretudo quanto ao ângulo de curva. O histórico da pane e as restrições operacionais foram detalhados, permitindo que os tripulantes avaliassem, de forma autônoma, o risco envolvido.

Cientes das limitações, os tripulantes aceitaram empregar a aeronave, entendendo tratar-se de um risco controlado e necessário diante da gravidade do cenário, sendo a decisão, então, submetida à cadeia de comando do GLOG-SM, recebendo parecer favorável do Tenente-Coronel Aviador Fortes, Major Aviador Nordi e Capitão Especialista em Aviões Júlio César. Em seguida, foi elaborado o assessoramento técnico encaminhado à engenharia do Parque de Material Aeronáutico de São Paulo, que, prontamente, autorizou o emprego do FAB 8912.

Mesmo diante das dificuldades, visibilidade degradada, vento intenso e sensibilidade nos comandos de voo, a operação foi conduzida com elevado nível de consciência situacional e segurança operacional, visto que, em todos os voos do FAB 8912, a pane era discutida pelas equipagens, e os sistemas de controle de voo e de alerta não registraram códigos de falha. Após cada missão, os dados do sistema eram analisados, com limpeza da memória para evitar interferências futuras na continuidade da investigação técnica.

Desta forma, a partir do terceiro dia de operações, o Esquadrão passou a contar com três aeronaves em voo contínuo, sendo que a pane do FAB 8912 foi definitivamente solucionada duas semanas após o término da Operação Taquari II, sob supervisão da empresa Sikorsky, fabricante da aeronave, e com o trabalho minucioso das equipes de manutenção da FAB.

A Operação Taquari II impôs um ritmo intenso e contínuo, exigindo uma reorganização dos turnos de trabalho, sendo estabelecidos quatro períodos: matutino, vespertino, noturno e madrugada, garantindo passagens de serviço adequadas e preservando a capacidade física e psicológica das equipes. O apoio logístico da BASM foi decisivo, com a instalação de rancho avançado e alojamentos no hangar do 5º/8º GAV.

Essa estrutura permitiu que os tripulantes se dedicassem exclusivamente às missões de voo e resgate, enquanto as equipes do GLOG-SM assumiam integralmente as atividades

de manutenção, inspeção e apoio em solo. A cultura organizacional já consolidada facilitou a adaptação ao novo regime, inclusive com a capacitação rápida de militares sem experiência prévia em inspeções de pré-voo.

O revezamento entre funções de voo e manutenção também se mostrou fundamental para o equilíbrio emocional dos militares, reduzindo o desgaste psicológico decorrente das missões de alto risco e forte carga emocional.

“Treinamento, comunicação e prontidão!”

Encerrando seu depoimento, o Sargento Tozi sintetiza as principais lições aprendidas na Operação Taquari II em três pilares fundamentais: Treinamento, Comunicação e Prontidão. Segundo ele, a Operação comprovou, na prática, que a prontidão não se limita a cenários de guerra, sendo essencial também em situações de calamidade pública, nas quais a resposta rápida e coordenada pode significar a diferença entre a vida e a morte. “Tudo o que treinamos, colocamos à prova na Operação Taquari II: lutamos como treinamos. A comunicação fluiu muito bem, sendo um dos pontos positivos da Operação, e a prontidão é essencial e não pode ser negociada. Temos que estar sempre de prontidão.”

*

A SOLIDARIEDADE NA LINHA DE FRENTE

A atuação do Grupo de Serviços de Base (GSB) da BASM destacou-se como uma das mais duradouras ao longo da Operação Taquari II, estendendo-se desde o recebimento das primeiras doações até a elaboração e o envio do relatório final de controle geral, concluído meses após o encerramento das atividades aéreas.

Logo nos primeiros dias, constatou-se que a BASM passava a receber um volume expressivo de doações, provenientes tanto da população civil local quanto dos próprios militares da Base. Diante desse cenário, organizou-se um verdadeiro mutirão no auditório geral, onde os materiais eram separados por categoria e preparados para distribuição. No local montavam-se cestas básicas, *kits* de limpeza e de higiene pessoal; as roupas, por sua vez, eram organizadas por tamanho, acondicionadas em caixas identificadas e destinadas à Defesa Civil ou aos meios aéreos da Base. Simultaneamente, todo o material recebido era rigorosamente registrado em planilhas, garantindo controle e rastreabilidade, sendo a maior parte desse trabalho executada pelo efetivo do GSB da BASM, com dedicação contínua.

Figura 26 - Montagem de cestas básicas no auditório geral da BASM.



Fonte: BASM, 2024.

Outra frente de trabalho que exigiu grande esforço do GSB foi o controle dos materiais recebidos por aeronaves externas e sua preparação para redistribuição por meio dos vetores aéreos sediados em Santa Maria. A partir das demandas encaminhadas pela Defesa Civil ou diretamente por prefeituras e comunidades vizinhas, equipes formadas por oficiais de Intendência, militares temporários e graduados do GSB organizavam remessas de insumos separadas por localidade, prontas para embarque nos voos subsequentes.

Com a ampliação da Operação Taquari II e o intenso fluxo de pessoas no hangar do 5º/8º GAV, o GSB-SM também se prontificou a instalar um refeitório avançado no auditório do Esquadrão, além de organizar uma barbearia em sala próxima. Tais iniciativas tiveram impacto direto no moral da tropa, especialmente entre os militares que retornavam das missões exaustos e cobertos de lama, podendo se alimentar e cuidar da higiene.

Figura 27 - Materiais prontos para embarcar nos helicópteros separados por localidade.



Fonte: BASM, 2024.

TESTEMUNHO: O GSB E A ORGANIZAÇÃO DA SOLIDARIEDADE

Capitão Intendente Elton Penalva da Silva²¹

Primeiro-Tenente Intendente Michele Mendes de Mattos²²

Segundo-Tenente Assistente Social Letícia Conceição Costa²³

A Segundo-Tenente Assistente Social Letícia Costa relata o acionamento inicial do Serviço de Assistência Social para atendimento aos primeiros resgatados:

“No dia 30 de abril de 2024, por volta das 19h, fui acionada pelo Comandante da BASM, após a chegada do primeiro grupo de civis resgatados. Naquele momento, ainda não se sabia quantas pessoas seriam resgatadas, nem em que condições chegariam.”

Os resgatados desembarcavam no hangar do 5º/8º GAV e eram acolhidos por uma equipe multiprofissional composta por médicos, enfermeiros e técnicos, que realizavam a avaliação inicial de saúde. Aqueles que necessitavam de atendimento eram encaminhados ao

21 O Capitão Intendente Penalva atuava como Comandante do Esquadrão de Gestão Organizacional (EGO) do GSB-SM.

22 A Primeiro-Tenente Intendente Michele estava atuando como Chefe da Seção de Finanças do GSB-SM durante a Operação Taquari II.

23 A Segundo-Tenente Assistente Social Letícia Costa atuava como Chefe da Assessoria de Serviço Social da BASM. Como a única assistente social da Guarnição, trabalhou durante a Operação Taquari II no acolhimento dos resgatados e no recebimento e distribuição dos doativos.

Grupo de Saúde de Santa Maria (GSAU-SM) por ambulância; os demais eram conduzidos a um espaço denominado “Acolhimento”, organizado em uma sala do próprio GSAU-SM.

Nesse ambiente, o Serviço Social contou com o apoio de militares voluntários, como as demandas iam além de roupas e alimentação: era fundamental oferecer orientação e escuta. Muitos chegavam desorientados e emocionalmente abalados; alguns pediam que as equipes retornassem para resgatar familiares que haviam ficado para trás, enquanto outros não sabiam para onde seriam encaminhados, por estarem fora de seus municípios de origem.

O primeiro pedido de doações foi feito nos grupos internos de militares, solicitando roupas e apoio na organização do material. A Base forneceu bebidas quentes e alimentação aos resgatados, estabelecendo rapidamente um fluxo eficiente de atendimento no âmbito do Grupo de Saúde.

Com a continuidade das missões de resgate, o número de pessoas atendidas aumentou significativamente, passando a chegar em grupos de quinze a vinte pessoas. Em seguida, começaram a ser recebidos também animais de estimação, exigindo nova adaptação na organização do acolhimento. Diante desse crescimento, foi instalado o *Shelter* do 4º/1º GCC em frente ao GSAU-SM, ampliando a capacidade de atendimento e de armazenamento de suprimentos.

Chegaram ainda muitas pessoas em condições de saúde mais delicadas, além de bebês e mulheres gestantes, que desembarcavam sem qualquer pertence, demandando a coleta urgente de roupas e fraldas infantis.

O Capitão Intendente Penalva explica como se estruturou o apoio inicial:

“Divulgamos nos grupos internos dos militares, por intermédio da Tenente Letícia Costa, um pedido de roupas e alimentos para apoiar os resgatados e o efetivo da Base também afetado, e utilizamos o auditório como ponto de recebimento dos donativos. Uma equipe fazia a triagem e montava os *kits* conforme as necessidades: higiene pessoal, artigos para recém-nascidos, cestas básicas, entre outros.”

Segundo a Tenente Assistente Social Letícia Costa, não foi necessário instalar abrigos permanentes dentro da BASM, uma vez que os municípios da região conseguiram, rapidamente, organizar hotéis, pousadas e outros espaços para acolher sua população. A Base manteve contato direto com a Prefeitura de Santa Maria, permanecendo pronta para apoiar a organização de abrigos, caso fosse necessário.

Com a comoção gerada pela tragédia, a mobilização solidária extrapolou os limites da Guarnição e exemplos práticos dessa solidariedade surgiam diariamente, como no caso relatado pelo Capitão Penalva, em que um comerciante local prontamente doou materiais essenciais para a montagem dos *kits*.

À medida que a notícia da existência de um ponto de apoio na BASM se espalhava, as doações aumentavam, assim empresas, instituições e pessoas físicas passaram a contribuir regularmente, ampliando o alcance da ajuda.

Aproveitamento das missões de resgate para distribuição de donativos

Inicialmente, a distribuição de donativos foi realizada por via terrestre, com apoio da Seção de Transporte de Superfície da BASM, atendendo os municípios ainda acessíveis por estrada. Contudo, conforme surgiam localidades sem acesso terrestre, as missões aéreas passaram a ser aproveitadas também para o transporte de suprimentos.

O 5º/8º GAV começou a receber pedidos para levar água potável, alimentos e itens básicos para comunidades relativamente seguras, mas isoladas, intensificando o trabalho da Intendência, que passou a montar cargas específicas para o rápido embarque nos helicópteros *Black Hawk*, conforme as rotas previstas.

Foi estabelecida uma coordenação constante com os pilotos e com a Defesa Civil dos municípios atendidos, gerando um controle das necessidades específicas de cada localidade, e permitindo que, sempre que uma missão aérea cruzasse determinada região, fossem embarcados os donativos adequados.

A Tenente Intendente Michele detalha que, a partir de 5 de maio de 2024, passou a haver, dia e noite, um oficial Intendente de serviço no Hangar, coordenando o aproveitamento das missões. Com o crescimento da Operação, o apoio evoluiu do nível local para uma campanha nacional, Todos Unidos pelo Sul, com a chegada de aeronaves KC-390 Millennium e C-105 Amazonas carregadas de donativos de todo o país, além do apoio de aeronaves estrangeiras.

Santa Maria consolidou-se como um verdadeiro centro logístico, recebendo toneladas de donativos, inclusive medicamentos e oxigênio hospitalar. O hangar do GLOG-SM foi utilizado como depósito principal, e as cargas passaram a ser organizadas antecipadamente em volumes pré-planejados, conforme a capacidade das aeronaves disponíveis, garantindo agilidade no embarque e na distribuição.

O cuidado com as tripulações

Ao encerrar o depoimento, os militares da Intendência ressaltam a preocupação constante com o bem-estar das tripulações que atuavam nos resgates desde o final de abril e a Tenente Michele relembra a máxima de que “a Intendência dita a permanência no combate”, pois o objetivo dos seus profissionais sempre foi oferecer as melhores condições possíveis para que pilotos, mecânicos e equipes de resgate pudessem manter o foco e a capacidade operacional. Pequenas iniciativas, como lanches, café, cardápios diferenciados e até refeições especiais em momentos pontuais, contribuíram para elevar o moral da tropa em meio a uma rotina intensa e emocionalmente desgastante.

*

A PREOCUPAÇÃO COM A FADIGA DAS TRIPULAÇÕES

Suboficial BET Humberto Poetini, Graduado Master da Guarnição de Santa Maria, relembra a preocupação com a fadiga e a segurança nas operações:

O 5º/8º GAV foi todo mobilizado durante os resgates. O Comandante do Esquadrão, Tenente-Coronel Reolon, distribuiu o pessoal em equipes e junto a eles havia o pessoal da área da Saúde, que para muitos destes a atividade operacional real era novidade. Alguns já haviam passado por treinamento, mas, principalmente, para os novos oficiais temporários médicos, nunca tinham visto nada parecido. Todos se dedicaram muito à atividade e queriam participar das missões, mas não conheciam a própria fadiga. Muitos deles não entendiam que existe um momento que você precisa descansar, porque não sabemos quando é o fim dessa missão. A nossa Oficial de Serviço Social se engajou na recepção das pessoas resgatadas e queria dar atenção a todos, mas chegou um momento no qual precisava descansar. Enfermeiros das equipes de resgate que estavam acompanhando os voos, quando saíam do seu turno, em vez de se recolherem para o descanso, ficavam no hangar, apoiando as outras missões. Nesse momento, foi preciso esclarecer sobre a fadiga de trabalho, os militares aeronavegantes já tinham essa experiência, porém os demais precisavam estar em condições físicas e psicológicas para após pousar, subir morros, atravessar estradas, resgatar e, ainda, fazer uma triagem dos resgatados durante o voo de retorno.

*

GRUPO DE SEGURANÇA E DEFESA DE SANTA MARIA (GSD-SM)

Não se pode esquecer do papel desempenhado pelo Grupo de Segurança e Defesa (GSD) da BASM, cuja atuação foi constante desde a visita da comitiva presidencial, quando os militares da Guarnição participaram ativamente das ações de segurança do Presidente da República e dos comboios associados a esse evento específico.

Com a chegada contínua de desabrigados a Santa Maria, resgatados por meios aéreos, tornou-se frequente a presença de familiares que buscavam acessar o portão da guarda para reencontrar parentes desembarcados na BASM. Diante dessa realidade, o GSD-SM estruturou uma equipe exclusiva, em regime de 24 horas, dedicada à identificação, ao apoio e ao acompanhamento desses familiares dentro das instalações militares, assegurando o acolhimento e a organização em um momento de elevada carga emocional.

O Grupo também contribuiu de forma decisiva no auditório geral da Base, atuando no recebimento, na seleção e na preparação dos suprimentos recebidos, bem como no carregamento desses materiais nas viaturas destinadas aos locais de armazenamento. Essa atividade intensificou-se com a chegada de grandes aeronaves, exigindo a desmontagem de *pallets* e o embarque rápido dos materiais em caminhões, em um fluxo contínuo e coordenado.

Adicionalmente, o GSD-SM criou uma equipe de nove militares sob coordenação do Capitão de Infantaria Gabriel Guimarães Garcia, mantida em prontidão 24 horas. Este grupo atuou diariamente no depósito da Defesa Civil em Santa Maria, operacionalizando o fluxo constante de carga e descarga de materiais e o Oficial recorda a situação.

Houve, ainda, estreita integração com o Exército Brasileiro. Caminhões militares ingressavam diariamente para o transporte de mantimentos, enquanto equipes mistas realizavam a organização da Central de Distribuição. Essa cooperação contou com o apoio da 6ª Brigada de Infantaria Blindada, cujo comandante, General de Divisão Pimentel, colocou unidades à disposição para reforçar as ações logísticas.

Figura 28 - Carregamento de caminhão por equipes do GSD-SM.



Fonte: BASM, 2024.

E, finalizando o relato das atividades na BASM, o seu antigo Comandante, Coronel Aviador Lames, relembra com emoção:

E aquele hangar do 5º/8º GAV: antigo, o primeiro da Guarnição, discreto, pequenino até, quando comparado com as demais instalações, jamais será visto, por mim, da mesma forma que antes da Operação. Naquele portão, passou todo tipo de sofrimento, mas também todo tipo de esperança, onde jamais esquecerei os exemplos de coragem e sacrifício que presenciei. Ao efetivo da “Sentinela Alada do Pampa”, minha eterna gratidão por terem respondido tão prontamente ao chamado do dever e por terem me possibilitado não apenas comandar, mas testemunhar e lutar ao lado dos senhores pelo povo do Rio Grande do Sul. Que Deus nos abençoe!

Ao final da primeira parte deste capítulo, que apresentou as ações de acolhimento e de apoio logístico desenvolvidas na Base Aérea de Santa Maria, ressalta-se a importância dessa estrutura como elo fundamental na resposta à crise. Da mesma forma, a Base Aérea consolidou-se como ponto de partida para operações mais complexas e sensíveis, as quais veremos na próxima parte, quando falaremos sobre as missões de resgate e evacuações aeromédicas que tiveram origem na BASM.

Figura 29 - Base Aérea de Santa Maria, a “Sentinela Alada dos Pampas”.



Fonte: BASM, 2026.

CAPÍTULO 2

BASE AÉREA DE SANTA MARIA – PARTE 2

RESGATES E EVACUAÇÕES AEROMÉDICAS

Em continuidade ao capítulo anterior, que abordou as ações da FAB na BASM, inicia-se o relato dos resgates e Evacuações Aeromédicas na Operação Taquari II, originados ou com tripulações da “Sentinela Alada dos Pampas”. A segunda parte do Capítulo 2 busca, portanto, registrar esses momentos em que a resiliência humana encontrou um vetor de esperança.

Figura 30 – Resgate realizado durante a Operação Taquari II.



Sgt P.Silva / Força Aérea Brasileira

Fonte: FAB, 2024.

O resgate de uma senhora de 92 anos

Primeiro-Tenente Aviador Josué Marcos Coelho Gonçalves¹

O Tenente Josué relata o emblemático salvamento de uma idosa de 92 anos, realizado no dia 1º de maio:

Ao chegarmos à cena do resgate em Candelária, durante uma noite já escura, deparamo-nos com um terreno crítico, onde a água barrenta e o lodo dificultavam o deslocamento, assemelhando-se a uma areia movediça. Para evitar danos às casas já fragilizadas pelo sopro do rotor, o helicóptero manteve-se posicionado a uma certa distância. Após progredir com dificuldade pelo barro, alcancei uma residência onde um homem, visivelmente abalado, entregou-me sua mãe, uma senhora de 92 anos que não conseguia caminhar. Ao pegá-la no colo, percebi que o trajeto de retorno pelo lodo seria inviável e perigoso para ela. Decidi, então, solicitar um içamento de precisão diretamente sobre a nossa posição. Enquanto o guincho operava, mantive a senhora nos braços, protegendo-a para que não se molhasse ou se sujasse, apesar do esforço físico extenuante que me fazia tremer. Após acomodá-la, com auxílio da equipe, com segurança na aeronave, retornei para resgatar seu filho e sua nora. Ao final da missão, já em solo e entregando-a aos cuidados do SAMU, a senhora, ainda em choque, esboçou um sorriso de gratidão quando lhe disse o quanto havia sido corajosa.

★

Ravena na ravina

Primeiro-Tenente Aviador Thiago Henrique Pereira da Silva²

No mesmo dia, outro helicóptero *Black Hawk*, pilotado pelo Primeiro-Tenente Aviador Thiago participou do resgate de uma gestante, em trabalho de parto, que estava ilhada na região de Santa Maria, durante o transporte de uma equipe técnica de Agudo até a Usina Hidrelétrica Dona Francisca (Nova Palma), devido ao risco iminente de rompimento da barragem. O Major Aviador Yuri identificou, via rádio, que o ponto de interesse estava dentro de uma ravina³. A aeronave adentrou o local e desembarcaram dois Homens SAR para realizarem a busca terrestre, enquanto o helicóptero prosseguia para cumprir a missão na hidrelétrica.

Cerca de uma hora depois, retornaram para extrair a equipe e a aeronave foi guiada via rádio para um pouso de precisão no topo do morro, em uma área restrita e cercada por obstáculos. O Tenente Thiago recorda o êxito dessa missão:

Era uma questão de honra para a tripulação, pois havíamos tentado fazer esse resgate no dia anterior e não havíamos encontrado a gestante, pois a chuva e o nevoeiro não permitiram. Nessa segunda tentativa foi um sucesso. Realizamos o embarque da gestante e de sua acompanhante, uma senhora de 80 anos, transportando-as em segurança para a BASM. No dia seguinte, recebemos a notícia do nascimento saudável da pequena Ravena Esperança.

1 Primeiro-Tenente Aviador Josué Marcos Coelho Gonçalves é piloto de H-60L *Black Hawk* e homem SAR do 5º/8º GAV.

2 O Tenente-Aviador Thiago é piloto do 5º/8º GAV, sendo Instrutor do helicóptero H-60L *Black Hawk* e do C-98 Caravan da BASM. Além de piloto de Busca e Salvamento, participa da escala de serviço no Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (SALVAERO) Curitiba, coordenando missões SAR.

3 Vale estreito e íngreme, com paredes distintas, causado pelo trabalho erosivo de águas de escoamento.

Figura 31 – Militares resgatistas encontram Ravena e sua mãe.



Fonte: Tales Trindade, 2024.

*

A EVAM do pequeno Davi

Primeiro-Tenente GDS Marcos Menoro Maki⁴

Primeiro-Tenente Médica Lorena Silva Moura Sebben⁵

No dia 2 de maio de 2024, o Esquadrão Pantera foi acionado para uma Evacuação Aeromédica (EVAM), a transferência do pequeno Davi, de dois anos, que se encontrava entubado no Hospital de Faxinal do Soturno (RS). Com a queda da ponte sobre o rio Soturno e o bloqueio das estradas, o transporte aéreo era o único meio de salvamento para que a criança chegasse à UTI pediátrica no Hospital Universitário de Santa Maria.

Devido ao teto baixo e às condições meteorológicas adversas, a tripulação do H-60L *Black Hawk* adotou o perfil de voo “caminhoneiro”, seguindo, com segurança, as rodovias RSC-287 e ERS-149 como única referência visual para a navegação.

Ao chegarem a Faxinal do Soturno, a neblina impedia o pouso no local planejado. Diante da falta de sinal de celular para coordenação, a tripulação decidiu pousar em um terreno baldio próximo ao trevo da cidade, parando um motociclista local, que passava em uma moto de trilha, o qual foi acionado para avisar o hospital sobre a localização da aeronave, enquanto a equipe e populares removiam cercas para dar passagem à maca. Em menos de dez minutos, a criança foi embarcada. O Primeiro-Tenente Maki descreve o momento:

O trilheiro ficou tão imbuído da missão que lhe foi atribuída que saiu dali como se tivessem dado a largada em uma competição, cobrindo-me de barro dos pés à cabeça.

4 O Primeiro-Tenente Especialista em Guarda e Segurança Maki atuou como homem SAR no 5º/8º GAV.

5 A Primeiro-Tenente Médica Lorena Moura é médica especializada em pediatria, servindo como médica do esquadrão no 1º/12º GAV, Esquadrão Hórus.

Durante o regresso a Santa Maria, a equipe médica monitorou atentamente os sinais estáveis do paciente sob chuva fraca e após o pouso na BASM, o menino foi transferido para uma ambulância, seguindo para o Hospital Universitário (HUSM). Semanas depois, confirmou-se que Davi apresentou melhora e recebeu alta. Esse foi o primeiro resgate da Primeiro-Tenente Médica Lorena Moura, do Esquadrão *Hórus*, um momento marcante em sua trajetória como médica na FAB:

Acho que foi um mergulho completo na atuação como médica e na preocupação com a vida do paciente. Esse dia, especificamente, recordo-me exatamente do que fiz e do que aconteceu; porque ficávamos naquela dúvida: ‘Vamos decolar? Não vamos decolar?’, e a criança esperando. Essa divisão entre garantir a segurança da equipe e atender à necessidade do paciente foi, para mim, uma das questões mais marcantes.

Figura 32 – Momento do desembarque de um resgate que incluía uma criança.



Fonte: FAB, 2024.

*

O voo das multimissões **Primeiro-Tenente Médica Camila Borges Bezerra Teixeira⁶** **Segundo-Sargento SGS Danilo Marques Ferreira⁷**

Durante a manhã do dia 4 de maio de 2024, as equipes do GSAU-SM e do 5º/8º GAV realizaram o chamado “voo das multimissões”, uma operação marcada pela diversidade de demandas simultâneas. O planejamento iniciou-se com a coordenação de um caso crítico em Santa Cruz do Sul: um paciente jovem, de cerca de trinta anos, com bradiarritmia severa que necessitava urgentemente de um marca-passos. A Primeiro-Tenente Médica Camila Borges resume o evento:

⁶ A Primeiro-Tenente Médica Camila Borges é médica nefrologista e intensivista e, na época da Operação Taquari II servia no GSAU-SM.

⁷ O Segundo-Sargento Especialista em Guarda e Segurança Ferreira serve no GSD-SM e durante a Operação Taquari II participou como Homem SAR junto ao 5º/8º GAV.

A missão original previa a remoção aeromédica de Santa Cruz do Sul para Santa Maria. Entretanto, devido à otimização de meios, a operação tornou-se multifuncional, incluindo o transporte de cilindros de oxigênio e outras demandas que surgiram durante o deslocamento.

A missão, liderada pelo Major Aviador Yuri no H-60L *Black Hawk*, decolou da BASM com a aeronave lotada de suprimentos. O itinerário incluiu a entrega de cilindros de oxigênio em São João do Polêsine e o transporte de um paciente oncológico de Cachoeira do Sul para Santa Cruz do Sul. Aproveitando o deslocamento, a equipe embarcou técnicos da concessionária de distribuição de energia elétrica local para realizar a inspeção aérea das linhas de transmissão, com o objetivo de identificar a causa da falta de energia na região. A missão obteve êxito ao identificar um eucalipto caído sobre a fiação, próximo a Santa Cruz do Sul.

Durante os pousos intermediários, novas urgências surgiram. Em Candelária, a equipe resgatou uma criança de três anos que havia engolido uma moeda. Em Santa Cruz do Sul, enquanto carregavam insumos médicos e medicamentos, a tripulação foi interpelada, via telefone, pelo Vice-Governador do Estado, que solicitou o transporte de três engenheiros para avaliar a reconstrução da ponte sobre o Rio Botucaraí, em Novos Cabrais. A equipe acomodou os engenheiros junto à criança, aos pais e aos materiais, operando no limite da capacidade de espaço da aeronave.

Após o desembarque dos engenheiros em Novos Cabrais e da entrega dos insumos, a aeronave retornou a Santa Maria, onde a criança foi prontamente encaminhada ao suporte médico. O voo, que durou cerca de 3 horas e 30 minutos, simbolizou a fase de transição da Operação Taquari II, na região, a qual o Segundo-Sargento SGS Ferreira sintetiza:

Ficava evidente que, apesar do recuo das águas, as asas da Força Aérea permaneciam indispensáveis para levar esperança e amparo à sociedade diante daquele cenário de catástrofe.

O fim deste marcante dia, ainda reservava mais emoções, novamente, as equipes do Esquadrão Pantera e do GSAU-SM enfrentaram outra missão crítica na Operação Taquari II: a evacuação aeromédica de dois pacientes em Agudo, sendo um deles um idoso de 85 anos com quadro grave de obstrução intestinal, insuficiência renal e infecção generalizada. O transporte era uma corrida contra o tempo, pois o paciente necessitava de cirurgia urgente em Santa Maria.

A missão, que também serviu para transportar dezesseis militares do Exército Brasileiro para Agudo, enfrentou sérios obstáculos meteorológicos. Uma primeira tentativa de decolagem, por volta das 18h, foi abortada após 15 minutos de voo devido às chuvas intensas e raios. Após horas de apreensão no hangar, o Major Aviador Yuri e o Capitão Aviador Davi identificaram uma melhora nas condições climáticas perto das 22h, permitindo uma nova decolagem às 23h30min.

Ao chegarem ao campo de futebol em Agudo, a equipe médica, liderada pela Tenente Camila Borges e pela Tenente Enfermeira Schulsbacker, constatou que o estado do paciente idoso havia deteriorado severamente. Ele apresentava rebaixamento do nível de consciência e desconforto respiratório agudo, tornando o transporte, sem suporte avançado, extremamente arriscado. Diante da urgência, a tripulação decidiu não cortar os motores e aguardar enquanto a equipe de saúde levava o paciente à UPA local para realizar a intubação.

Com o paciente estabilizado sob ventilação mecânica e sedação, o embarque foi realizado junto ao segundo paciente e seus acompanhantes. O voo de retorno à BASM foi tenso, marcado por arritmias e quedas de oxigenação monitoradas atentamente pela

equipe médica e pelos Homens SAR. O pouso em Santa Maria ocorreu por volta da 1h de 5 de maio, sob chuva, onde as vítimas foram entregues às ambulâncias de suporte. Este foi um aniversário inesquecível para a Oficial Médica Camila Borges:

Foi o dia mais intenso, parecia ter 50 horas. Foram muitos acontecimentos, e tudo evoluía com extrema rapidez.

*

A providência trouxe ajuda Primeiro-Tenente Médica Camila Borges Bezerra Teixeira

Na noite de 6 de maio de 2024, as equipes do 5º/8º GAV e do GSAU-SM iniciaram uma missão com o transporte de 600 quilos de cestas básicas para Agudo, Nova Palma e Dona Francisca, acompanhadas por três civis que coordenariam as entregas. Antes da decolagem, foi aceita a missão adicional de transportar um paciente em pós-operatório ortopédico de Agudo para Santa Maria.

Após as entregas dos mantimentos e o embarque do paciente recém-operado, que necessitava manter a perna esticada, a tripulação partiu em busca de uma idosa com osteoporose em uma região isolada. Durante as buscas, o Homem SAR, Segundo-Tenente GDS Gladimir, utilizou uma motocicleta de um morador local para localizar o ponto exato, sinalizando para o helicóptero. No primeiro endereço identificado, a equipe encontrou, por acaso, uma senhora de 84 anos com demência avançada e sinais vitais instáveis, que necessitava de evacuação imediata. Mesmo não sendo a paciente originalmente procurada, a equipe decidiu resgatá-la, realizando os primeiros socorros e oxigenoterapia a bordo.

Ainda com a paciente agraciada pela providência da aeronave, a tripulação prosseguiu na busca pela idosa de 89 anos com osteoporose, localizada em outro endereço de difícil acesso. Ela foi embarcada em sua cadeira de rodas, exigindo um esforço logístico para organizar o espaço interno: o paciente operado, as duas idosas, acompanhantes, malas e a equipe médica. A idosa com osteoporose foi entregue à família em Nova Palma, enquanto a senhora resgatada pela providência foi transportada para Santa Maria e entregue ao SAMU para internação no Hospital Universitário, concluindo com sucesso uma missão de múltiplas camadas de socorro.

*

O resgate de crianças é sempre muito emocionante!

Capitão Aviador Diego Galvão Ramalho Dianezi⁸

Segundo-Tenente Enfermeira Carla Vanessa Barcelos Bressa Motta⁹

Segundo-Sargento SGS Humberto Barbosa Ferraz¹⁰

Terceiro-Sargento SGS Oséias da Silva Santos¹¹

Ao longo do dia 9 de maio, a equipe do Esquadrão Pantera realizou dois transportes pediátricos de alta complexidade. A primeira missão envolveu um bebê em estado grave

8 O Capitão Aviador Dianezi é piloto de caça de formação, era Oficial de Segurança de Voo lotado na BASM e piloto de C-98 Caravan durante a Operação Taquari II.

9 A Segundo-Tenente Enfermeira Bressa é Oficial Enfermeira temporária da FAB e servia no GSAU-SM durante a Operação Taquari II.

10 O Segundo Sargento Especialista em Guarda e Segurança Ferraz serve no 5º/8º GAV onde atua como Homem SAR.

11 O Terceiro-Sargento Especialista em Guarda e Segurança Oséias serve no GSD-SM e durante a Operação Taquari II participou como Homem SAR junto ao 5º/8º GAV.

com bronquiolite, que precisava de transferência urgente de Esteio para Santa Rosa e, a segunda missão ocorreu após uma melhora na meteorologia, com pouso no parque da Oktoberfest, em Santa Cruz do Sul, onde a equipe buscou Ester, uma menina de 7 anos em tratamento oncológico que estava impedida de realizar quimioterapia em Porto Alegre devido aos bloqueios rodoviários.

Após ser acolhida pela tripulação com o uso de abafadores para mitigar o medo do ruído, Ester foi transportada para a capital. O Segundo-Sargento SGS Ferraz recorda este momento:

No caminho para Porto Alegre, a noite caía e a cidade, tomada pelas águas, brilhava com as luzes dos prédios. Mesmo debilitada, Ester demonstrou uma resiliência impressionante; ela ria ao ver as luzes da cidade de cima. Pedi ao piloto que déssemos mais uma volta em torno do Corpo de Bombeiros para que ela pudesse apreciar a vista. Naquele momento, Ester parecia estar em paz, esquecida de qualquer problema.

Ambas as missões foram concluídas com sucesso. O resgate pediátrico envolve um cuidado maior, conforme relembra o Terceiro-Sargento SGS Oséias:

Resgate de criança é sempre muito emocionante. Durante o voo, eu me preocupava em fazê-las rir, pois, diante de todo esse estado de calamidade, uma atmosfera pesada parecia pairar sobre elas, mesmo que não compreendessem a situação por completo. Houve uma menina, que eu brincava a todo instante, fazendo-a rir e distraíndo-a. Ela reagiu às brincadeiras de forma simpática, mantendo-se sempre atenta a tudo o que acontecia.

A Segundo-Tenente Enfermeira Bressa relembra outro momento marcante envolvendo crianças em dificuldades causadas pelas enchentes. Durante uma missão entre Lajeado e Cachoeira do Sul, em um voo iniciado às 8h e concluído apenas no período da tarde, a equipe transportava mantimentos para localidades isoladas. Em uma dessas comunidades, as crianças estavam há uma semana sem acesso à água potável ou leite.

Quando chegamos para entregar os mantimentos, as crianças nos abraçavam, choravam e agradeciam. Foi um momento muito forte; como sou mãe, imaginar uma criança sem água e sem leite foi bem chocante.

E a Tenente Bressa conclui o seu relato lembrando a importância desse comprometimento para toda a sua família:

No dia que recebi a medalha da Taquari, meu filho pequeno a levou para a sala de aula: “Sabia que a minha mãe foi uma das pessoas que ajudou a salvar muitas pessoas”, isso me emocionou muito.

O transporte de um bebê de quatro meses, internado em uma UTI neuropediátrica em Santa Maria e que necessitava de uma cirurgia de urgência em Porto Alegre, sensibilizou o Capitão Aviador Dianezi. Havia uma coincidência de idade entre o paciente e sua própria filha, também de quatro meses, de quem ele estava afastado para se dedicar integralmente às operações.

Ver aquela criança era como olhar para a minha própria filha. Eu mal conseguia ver a minha família; pois os havia enviado para São Paulo para que eu pudesse permanecer engajado, 24 horas por dia, na missão.

A operação teve início às 4h, utilizando a aeronave C-98 Caravan da BASM, configurado como UTI. O voo seguiu até a Base Aérea de Canoas com a presença de equipe médica e da mãe do bebê. Ao pousar, a aeronave taxiou, quase pela grama, para realizar o transbordo direto da criança para o helicóptero “Águia” da Polícia Militar de São Paulo, que completou o trajeto até o hospital. Posteriormente, a equipe recebeu a confirmação de que a cirurgia fora um sucesso.

Figura 33 – Aeronaves envolvidas no transporte do bebê de quatro meses.



Fonte: FAB, 2024.

*

A ajuda essencial nas EVAM: os resgatistas

Primeiro-Tenente Médica Camila Borges Bezerra Teixeira

Uma das últimas missões aéreas críticas da Operação Taquari II, ocorrida em outubro de 2024, pouco antes da extinção do Comando Operacional Conjunto, envolveu a evacuação aeromédica de uma jovem de 32 anos em Rosário do Sul (RS). Vítima de politraumatismo grave, a paciente apresentava uma oclusão arterial severa que ameaçava a viabilidade de um de seus membros inferiores. Devido à urgência cirúrgica e à precariedade das estradas, o transporte para Ijuí foi realizado em uma configuração de UTI aérea a bordo de uma aeronave de asas rotativas.

A complexidade do caso exigiu uma equipe reforçada, incluindo a participação do Capitão Médico Ayres, do HACO, e o suporte intensivo de monitores e cinco drogas em infusão contínua. Iniciada durante o dia e concluída sob óculos de visão noturna, a missão destacou a expertise adquirida pelos homens de resgate ao longo da operação, como relata a Tenente Camila Borges:

Pude perceber, também, o quanto os resgatistas ganharam expertise no manejo de pacientes. Afinal, eles costumam lidar com vítimas, não necessariamente com pacientes críticos. Havia a complexidade de monitorar drenos e o uso de, pelo menos, cinco drogas em infusão contínua, e eles nos ajudaram muito. Era uma série de apitos de monitores e bombas de infusão, tudo dentro de uma aeronave lotada e no escuro.

As EVAM com gestantes

Primeiro-Tenente Médico Henrique Pereira Abelin¹²

Entre as diversas missões de resgate e transporte da Operação Taquari II, destacam-se as que envolveram gestantes. Uma delas foi o resgate de uma paciente em Faxinal do Soturno, que já se encontrava em trabalho de parto avançado, com oito centímetros de dilatação. Na equipe de saúde, estavam o Primeiro-Tenente Médico Abelin e a Segundo-Tenente Enfermeira Bressa, que decolaram da BASM em um H-60L *Black Hawk*, configurado para realizar o parto a bordo, caso fosse necessário.

O voo foi caracterizado por condições meteorológicas adversas, com ventos fortes que faziam a aeronave balançar intensamente enquanto os pilotos navegavam seguindo o traçado das estradas como referência visual. Diante da apreensão da gestante, que temia não chegar a tempo ao hospital, a equipe manteve o suporte emocional e técnico, focada na iminência do nascimento. O pouso ocorreu em um clube da cidade, onde a paciente, acompanhada pelo marido e pela mãe, foi embarcada e transportada com sucesso até a BASM. De lá, foi removida pelo SAMU para o Hospital Universitário de Santa Maria, centro de referência em obstetrícia, garantindo que o nascimento ocorresse em ambiente hospitalar seguro.

Figura 34 – Desembarque de uma gestante durante a Operação Taquari II.



Fonte: FAB, 2024.

*

Um pairado com uma das rodas no solo

Primeiro-Tenente Aviador Josué Marcos Coelho Gonçalves

O segundo caso de destaque foi uma missão de alta complexidade técnica, quando a tripulação do 5º/8º GAV foi acionada para resgatar uma gestante que necessitava de cuidados médicos urgentes e encontrava-se em uma região de difícil acesso. Devido à inclinação acentuada do terreno, que impossibilitava o pouso completo, o piloto realizou

¹² O Primeiro-Tenente Médico Abelin é cardiologista e servia no 3º/10º GAV, Esquadrão Centauro, como médico de esquadrão durante a Operação Taquari II.

uma manobra de precisão, mantendo a aeronave em voo baixo e encostando apenas uma das rodas em um ponto elevado para garantir a estabilidade necessária.

A operação evitou o uso do guincho de resgate, considerado inadequado para o estado da paciente, permitindo que os homens de resgate desembarcassem, buscassem a gestante na base do morro e a trouxessem nos braços para o interior do helicóptero. A paciente recebeu assistência imediata a bordo e foi transportada para o hospital. O Primeiro-Tenente Aviador Josué, piloto nessa missão, recorda a circunstância:

Ela chorou ao entrar no helicóptero, porque estava muito abalada e preocupada com o filho. Uma gestante é um ser humano especial e a mulher torna-se ainda mais sensível nesse período. Por isso, tirá-la daquela situação de vulnerabilidade em que se encontrava e oferecer os devidos cuidados médicos por meio da nossa equipe foi um momento de extrema importância.

*

O resgate de um idoso deficiente visual

Primeiro-Tenente Aviador Josué Marcos Coelho Gonçalves

Durante uma missão no sul do município de Candelária, na região da estrada da Rebentona, a tripulação do 5º/8º GAV, que contava com o Tenente Josué e o Segundo-Sargento SGS Ferreira, realizou o resgate de idosos em uma área onde a estrada havia sido convertida em um rio pela força da correnteza. A operação contou com a ajuda fundamental de um civil que arriscou a própria vida ao atravessar a água barrenta com o peito submerso para alcançar os ilhados.

O voluntário transportou primeiro uma senhora de aproximadamente 80 anos nos braços até um ponto onde o içamento pudesse ser realizado com segurança, desviando de fios e árvores. Na sequência, ele retornou para buscar o segundo morador, um senhor idoso que se encontrava sentado sobre uma mesa para se proteger da água que já invadia a residência. Durante o resgate, a equipe percebeu que a vítima era deficiente visual e não apresentava reações às orientações, estando em completo estado de choque e fragilidade diante de toda catástrofe. O Tenente Josué narra o estado vulnerável em que o resgatado se encontrava:

A casa dele estava tomada pela inundação, abrir ou fechar a porta já não fazia diferença, pois a água preenchia tudo. Aquele homem cego enfrentava o isolamento: a água já atingia a altura das coxas. Ele tentava se proteger sobre uma mesa, sentado em uma cadeira alta encostada. Sem enxergar nada, ele estava prestes a morrer afogado sob o risco iminente de desabamento da própria casa.

Após serem içados com segurança, o senhor deficiente visual foi amparado por *baudrier*¹³ para garantir estabilidade, as vítimas foram transportadas para a cidade de Candelária e entregues aos cuidados de uma ambulância. Contudo, o voluntário civil não quis subir no helicóptero.

¹³ Equipamento de segurança, comumente chamado de cadeirinha, responsável por sustentar o peso do corpo de forma segura durante a descida ou suspensão.

Estes foram alguns dos casos de missões de resgate e transporte realizados pelos militares da Base Aérea de Santa Maria que comoveram todos os envolvidos, especialmente aqueles que perderam quase tudo para as enchentes, mas que, no socorro, reencontraram a esperança. Como relembra a Segundo-Tenente Enfermeira Bressa, em um momento de acolhida, quando muitas vítimas chegavam sem praticamente nada além da própria vida:

Quando chegou ao hospital, aquele senhor me abraçou e me disse: ‘Minha filha, o que restou da minha vida foi o meu radinho e um saco de ráfia’. Isso me emocionou profundamente e me sensibiliza até hoje; ele perdeu tudo e só conseguiu sair com um saco de estopa e o rádio dentro. O resto foi levado pelas águas.

Mais do que números ou estatísticas de voo, o legado da BASM nesta Operação reside nas histórias de acolhimento que transformaram o desespero em gratidão e a perda em recomeço.

Ademais, como justa homenagem às equipes de resgate, especialmente aos homens SAR, em reconhecimento à dedicação desses profissionais no salvamento de vidas durante as inundações que assolaram o Rio Grande do Sul no ano de 2024, foi composta a marcha militar “Homens de Resgate” pelo Primeiro-Sargento SMU Dimas Artur da Silva, com letra do Suboficial Poetini. Abaixo a letra desta canção produzida pelos militares da BASM.

Bravos homens de resgate
Espírito aguerrido e audaz
Em sua missão cumprida
Corações encontram paz.

Quando soa a sirene então
Equipar, deslocar, guarnecer
Coragem, honra e glória
Para que outros possam viver.

Como anjos da guarda
Arriscam tudo na missão
E no auge da conquista
Trazem a vida em suas mãos.
Soa uma esperança
Chamando-te a persistir A
Pátria confia em ti

Bravos homens de resgate
Espírito aguerrido e audaz
Em sua missão cumprida
Corações encontram paz.

Enfrentando os céus
Terra, selva e mar
Sempre prontos a salvar
Quer na guerra ou na paz

Como anjos da guarda
Põem vida na missão
E no auge da conquista
Trazem a vida em suas mãos.

*

Ao encerrar esta parte do Capítulo 2, que abordou os resgates e as evacuações aeromédicas realizadas pela FAB a partir da BASM, evidencia-se a relevância da pronta resposta e da coordenação eficiente diante de um cenário crítico. Nesse contexto, a cooperação interinstitucional revelou-se elemento fundamental para a efetividade das operações, ao mesmo tempo que as experiências acumuladas reforçaram a importância do preparo contínuo para emergências.

Na sequência, relataremos a participação das Forças Aéreas das nações amigas, cuja colaboração contribuiu significativamente para o enfrentamento das inundações de 2024, no Rio Grande do Sul.

Figuras 35 e 36 - Missões de resgate realizadas durante a Operação Taquari II.



Fonte: BASM, 2024.

CAPÍTULO 2

BASE AÉREA DE SANTA MARIA – PARTE 3

NAÇÕES AMIGAS DE MÃOS DADAS COM O POVO GAÚCHO

As sólidas relações diplomáticas mantidas pelo Brasil ao longo de sua história têm frequentemente colocado a Força Aérea Brasileira em posição de protagonismo no apoio humanitário a países amigos, seja por meio de Transporte Aéreo Logístico, Evacuação Aeromédica ou operações especializadas, como o combate a incêndios em voo. Na Operação Taquari II, contudo, esse fluxo de solidariedade assumiu um sentido inverso, diante da gravidade das inundações que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024, nações vizinhas e parceiras mobilizaram-se prontamente para apoiar, demonstrando, de forma concreta, os laços de cooperação e confiança construídos ao longo dos anos, ao disponibilizarem meios aéreos e tripulações para atuar diretamente no território nacional.

Coube ao Ministério da Defesa, em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores, articular a recepção e a integração desses recursos ao esforço conjunto, permitindo que operassem a partir da Base Aérea de Santa Maria, que se consolidou como um dos principais centros de coordenação das ações aéreas humanitárias.

Força Aérea Uruguaia

A primeira aeronave estrangeira a se apresentar para operar em território brasileiro foi o FAU 034, helicóptero multimissão modelo Bell 212, pertencente à Força Aérea Uruguaia, que seguiu diretamente para Santa Maria, onde pousou na tarde de 5 de maio.

Recebida pela equipe local, a tripulação uruguaia rapidamente evidenciou o espírito que marcaria a participação internacional na Operação. Antes mesmo de qualquer formalidade prolongada, surgiu a pergunta que sintetizou o compromisso humanitário daqueles militares: “que horas podemos decolar para a primeira missão?”, uma indagação, simples e direta, que traduzia não apenas disposição operacional, mas também empatia diante do sofrimento enfrentado pela população gaúcha.

Ao longo do mês de maio, o helicóptero desempenhou papel relevante em missões de transporte de materiais essenciais para desabrigados e em evacuações

aeromédicas, contribuindo para salvar vidas e mitigar o impacto da tragédia. A rotina intensa de operações foi sustentada por revezamento de tripulações e, posteriormente, pela substituição da aeronave pelo FAU 035, garantindo a continuidade do apoio uruguaio em solo brasileiro.

Figura 37 - Bell 212 da Força Aérea Uruguaia (FAU 035) na BASM.



Fonte: BASM, 2024.

Força Aérea Chilena

Poucos dias após a chegada dos meios aéreos uruguaiois, o Chile também se fez presente na BASM, reforçando o esforço multinacional, ao disponibilizar uma aeronave de transporte da Força Aérea Chilena, a DHC-6 Twin Otter, reconhecida por sua versatilidade e capacidade de operar em pistas curtas, características fundamentais em um cenário de infraestrutura comprometida.

Durante várias semanas, a aeronave chilena manteve uma rotina constante de voos, estabelecendo uma ponte aérea entre Santa Maria e Pelotas, além de atender, de forma pontual, outras localidades, como Caxias do Sul. Sua atuação mostrou-se decisiva para a distribuição de suprimentos e para o deslocamento de pessoal, especialmente em regiões de difícil acesso terrestre.

Figuras 38 e 39 - Equipe da BASM carregando a aeronave Twin Otter com suprimento para Pelotas-RS e Tripulação chilena em frente ao DHC-6.



Fonte: BASM, 2024.

Força Aérea Paraguaia

Já no final do mês de maio, quando as operações começavam a transitar de um estágio mais crítico para uma etapa de estabilização, a Força Aérea Paraguaia somou-se ao esforço conjunto. Informada previamente pelo Ministério da Defesa, a BASM preparou-se para receber a aeronave C-212, que pousou em Santa Maria poucos dias após o contato inicial com o MD.

O vetor aéreo paraguaio passou a realizar missões de Transporte Aéreo Logístico (TAL), sobretudo entre Santa Maria e Canoas, contribuindo para a continuidade do fluxo de suprimentos e para o apoio às áreas ainda afetadas. Ainda que o volume de voos já apresentasse redução em relação às semanas mais críticas, a presença paraguaia revelou-se importante para manter a regularidade das operações e apoiar a fase de recuperação.

Figura 40 - C-212 da FAP realizando TAL entre Santa Maria e Canoas.



Fonte: BASM, 2024.

Força Aérea dos Estados Unidos

A Força Aérea dos Estados Unidos da América também integrou o esforço de apoio por meio de uma aeronave Beechcraft King Air C-12 Huron, vinculada à Adidância Aeronáutica norte-americana no país.

Empregado na segunda quinzena de maio, o vetor operou a partir da BASM, realizando missões voltadas ao transporte de mantimentos, com destaque para o apoio à cidade de Caxias do Sul. Sua atuação, embora pontual, agregou capacidade adicional ao sistema logístico, contribuindo para a distribuição mais ágil de recursos essenciais.

Figura 41 - C-12 Huron da USAF.



Fonte: LazaroEdu, 2019.

Cooperação internacional e esperança compartilhada

A presença de forças aéreas estrangeiras no Rio Grande do Sul, durante a Operação Taquari II representou mais do que o reforço de meios materiais. Em cada pouso, decolagem ou missão cumprida, consolidava-se um gesto concreto de solidariedade internacional, capaz de levar não apenas suprimentos, mas também esperança às populações atingidas.

Nesse contexto, a Força Aérea Brasileira atuou como elo integrador, coordenando esforços, harmonizando procedimentos e assegurando que cada contribuição internacional fosse plenamente incorporada ao conjunto das operações, resultando em uma resposta mais robusta, eficiente e, sobretudo, humana, à altura dos desafios impostos pela calamidade.

Finalmente, enquanto a BASM consolidava-se como polo de resgate, acolhimento e apoio logístico no centro do estado, outras frentes de atuação da Força Aérea Brasileira ganhavam protagonismo. A gravidade da situação na Região Metropolitana de Porto Alegre exigiria uma resposta ainda mais intensa e contínua. Nesse cenário, a Base Aérea de Canoas torna-se um eixo fundamental das operações aéreas, concentrando esforços de salvamento, transporte e coordenação interagências. O próximo capítulo aborda as ações desenvolvidas naquela Base, onde a FAB atuou de forma decisiva diante das maiores inundações já registradas no País.

CAPÍTULO 3

BASE AÉREA DE CANOAS - PARTE 1

CINCO DIAS DE CAOS

O Capítulo 2 apresentou as ações desenvolvidas na Base Aérea de Santa Maria, que evidenciaram não apenas a dimensão do esforço humanitário empreendido no interior do estado, mas também acompanharam o deslocamento da tragédia em direção à capital gaúcha e a necessidade de ampliar e concentrar os esforços na Região Metropolitana de Porto Alegre, onde os efeitos das inundações atingiam níveis críticos. Nesse movimento contínuo de resposta, a Força Aérea Brasileira passou a operar de forma decisiva a partir da Base Aérea de Canoas, cuja cultura organizacional, cultivada ao longo de décadas, revelou-se elemento central para a condução das ações de resgate, apoio e coordenação interagências durante a Operação Taquari II.

Figura 42 – Entrada da Base Aérea de Canoas.



Fonte: FAB, 2024.

A solidez de uma Base histórica

Forjada ao longo de 80 anos, a cultura organizacional da Base Aérea de Canoas (BACO) reflete um DNA de disciplina e resiliência. Mais do que um polo estratégico e referência nacional na “Cidade do Avião”, a BACO é um elo vital entre a Força Aérea e a sociedade gaúcha, transcendendo a defesa aérea para atuar como símbolo de proteção e esperança. Orientada pelo lema “Aqui se cultua a eficácia!”, a instituição consolidou uma identidade de excelência e prontidão que a colocou no centro da Operação Taquari II, coroando sua trajetória de oito décadas com um papel decisivo no apoio humanitário ao Rio Grande do Sul.

O impacto das inundações na cidade de Canoas

Para compreender o impacto das inundações nas instalações da GUARNAE-CO, V COMAR e BACO, bem como na rotina dos militares, torna-se necessário analisar a dinâmica das águas em Canoas durante os primeiros dias de maio. Esse entendimento é fundamental para dimensionar a relevância da atuação da FAB na ajuda humanitária ao Rio Grande do Sul.

Isto posto, o impacto das chuvas intensas, iniciadas em 27 de abril de 2024, escalou severamente até a madrugada crítica de 3 para 4 de maio, quando o colapso dos diques Mathias Velho e Rio Branco provocou a inundação de praticamente todo o setor oeste de Canoas, cenário agravado pelo comprometimento de seis casas de bombas. Consequentemente, nos dias que se seguiram, a real amplitude da catástrofe tornou-se evidente, conforme demonstram os dados apresentados na tabela 4 a seguir e as imagens de satélite que comparam o antes e o depois do evento.

Tabela 4 – Dados dos impactos das inundações em Canoas.

População afetada	160.677
Porcentagem da população afetada em relação ao total em Canoas	46,2%
Porcentagem de moradias impactadas em relação ao total em Canoas	43,6%
Óbitos	31
Porcentagem de óbitos em relação ao estado	17%

Fonte: CEPAL, 2024.

Figuras 43 e 44 – Imagens de satélite do município de Canoas antes e depois da inundação.



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE CANOAS, 2024.

Para mensurar a magnitude do desastre em Canoas, cidade proporcionalmente mais impactada, as imagens de satélite de 06 de maio de 2024 (Figura 45) contribui com uma visão panorâmica da catástrofe, evidenciando a extensão do dano territorial (em vermelho), assinalando os pontos de colapso estrutural dos diques (em amarelo), o sistema

de contenção (linha azul), a localização das casas de bomba comprometidas e as instalações da Força Aérea Brasileira.

Figura 45 – Imagem de satélite do município de Canoas no dia 06 de maio de 2024.



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE CANOAS, 2024.

NAS ASAS DA URGÊNCIA: A BASE AÉREA RESPONDE AO CHAMADO

Com a ativação do Comando Operacional Conjunto (COPcj) Taquari II, em 1º de maio de 2024, a BACO enviou parte de seu efetivo para integrar essa estrutura, então sediada no Comando Militar do Sul (CMS), no centro de Porto Alegre. O apoio prestado concentrou-se, inicialmente, no suporte às aeronaves, em especial helicópteros, que utilizavam o aeródromo de Canoas para missões de resgate e apoio logístico, até então voltadas principalmente ao Vale do Rio Taquari e ao Vale do Rio Pardo, como ocorrera no ano anterior.

Entretanto, apenas um dia após a ativação do Comando Conjunto, o cenário da nova tragédia ambiental revelou-se significativamente mais grave, tendo em vista que na manhã de 2 de maio de 2024, confirmou-se que uma catástrofe climática de proporções inéditas atingia não apenas o Vale do Taquari, mas toda a Região Metropolitana, incluindo a capital e o município de Canoas, com inúmeros bairros já inundados.

O emprego imediato dos meios terrestres

Diante da gravidade da inundação que assolava Canoas e a Região Metropolitana, a Base Aérea de Canoas mobilizou rapidamente todos os seus recursos para apoiar as operações de resgate e a assistência à população afetada. Entre as ações iniciais, destacaram-se os caminhões-tropa do Grupo de Segurança e Defesa de Canoas (GSD-CO), que se tornaram instrumentos essenciais para o socorro imediato e, preparados para enfrentar terrenos difíceis e condições adversas, esses veículos foram empregados no acesso a áreas inundadas e inacessíveis a meios convencionais.

Militares da BACO conduziam as viaturas por ruas alagadas e bairros isolados, realizando o resgate de civis e de colegas militares em situação de risco. A robustez, a agilidade e a capacidade de carga dos caminhões-tropa permitiram o transporte seguro de pessoas e de equipamentos essenciais às operações.

Por volta das 19h do dia 2 de maio de 2024, a BACO recebeu o primeiro acionamento para apoiar uma missão de auxílio à Defesa Civil no contexto da Operação Taquari II, quando a equipe do GSD-CO deslocou seus caminhões para o transporte de alimentos e produtos de limpeza. O que inicialmente se configurava como um apoio logístico pontual rapidamente ganhou maiores proporções, pois às 23h, o lago Guaíba ultrapassava a cota de inundação de 3,60 metros, e aquela missão marcava o início, na Região Metropolitana, da participação da Força Aérea na mobilização de locais de refúgio emergenciais para a população que buscava escapar das áreas de risco. O Tenente-Coronel Aviador Thiago Romanelli Rodrigues, Comandante da BACO relembra:

Ao final do dia 2 de maio de 2024, por volta das 20h, ao passar sobre a ponte do Rio Gravataí, que divide Canoas e Porto Alegre, percebi que algo muito grave estava por acontecer, já que o curso d'água encontrava-se em vias de transbordar, bastante revoltó, como nunca visto.

Figura 46- Caminhões tropa do GSD-CO atuando no resgate de vítimas no dia 2 de maio de 2024.



Fonte: BACO, 2024.

Naquela madrugada, o esforço da equipe resultou no transporte de 1.203 cestas básicas, cerca de 18 toneladas de mantimentos, além de 63 caixas de suprimentos diversos. Ao retornarem à Base, já ao amanhecer de 3 de maio, os militares do GSD-CO seguiram em atividade, realizando o embarque de dezenas de galões de água potável e cestas básicas em um helicóptero da Marinha do Brasil, destinado a regiões já isoladas no interior do estado.

Entre a missão e a dor pessoal: a dimensão humana do esforço

Diante do pânico e das incertezas que assolavam a população, o GSD-CO iniciou uma jornada de atuação ininterrupta, marcada pela coragem, pelo sacrifício e pelo compromisso com a missão, refletindo o seu DNA e o da BACO: o profissionalismo do braço terrestre da Força Aérea. Contudo, essa identidade seria colocada à prova de forma

singular, pois cerca de 25% dos militares do GSD-CO haviam sido diretamente afetados pelas enchentes, enfrentando a própria dor e a necessidade de apoiar o próximo.

Figura 47 – Efetivo do GSD-CO atuando em apoio à Defesa Civil no carregamento de água em helicóptero para apoio aos atingidos.



Fonte: BACO, 2024.

Figura 48 - Efetivo do GSD-CO atuando em apoio à Defesa Civil no transporte de colchões destinados ao Centro Olímpico Municipal de Canoas.



Fonte: BACO, 2024.

Um episódio ocorrido na manhã de 3 de maio de 2024 ilustra essa realidade, quando dois caminhões-tropa do GSD-CO foram deslocados para a Casa de Bombas n.º

6, no bairro Mathias Velho, em Canoas, com a missão de auxiliar no posicionamento de mais de três mil sacos de areia no dique, na tentativa de evitar seu rompimento. Um dos motoristas residia a poucos metros do local e, apesar da angústia evidente, manteve foco e determinação no cumprimento da missão. Em seguida, a equipe foi redirecionada para buscar 50 colchões em Porto Alegre, destinados ao Centro Olímpico Municipal de Canoas, que começava a receber desabrigados.

Mesmo jovens, com média etária de 20 anos, os soldados demonstraram maturidade, resiliência e fé na missão, refletindo a força moral que permeia a formação dos militares da BACO.

A tragédia pessoal de militares da GUARNAE-CO

O Graduado Master da Guarnição de Canoas, o Suboficial BCT Ricardo Staudt Rodrigues, descreve os momentos de incerteza e perigo quando a sua residência foi atingida pela inundação no dia 3 de maio de 2024, pela manhã.

O militar relembra que, embora houvesse alertas sobre o risco estrutural dos diques, a orientação inicial era de que ainda não seria necessária a evacuação imediata, no entanto, por volta das 6h, a água ultrapassou a estrutura de contenção na região próxima à loja da Cassol Centerlar, avançando sobre a Av. Guilherme Schell. Residente no bairro Rio Branco, o Suboficial Staudt vivenciou diretamente esse momento de ruptura, em que a percepção do risco se transformou em ação imediata.

Nesse momento, minha esposa, meus filhos e eu pegamos o carro e fomos para a casa dos meus sogros, no litoral. Quem tentou sair do meu condomínio vinte minutos mais tarde já não conseguiu fazê-lo de carro. Acabei retornando um tempo depois, para auxiliar os militares atingidos.

Ainda durante o trajeto, no entanto, as demandas operacionais começaram a surgir, com militares da própria Força Aérea Brasileira entrando em contato em busca de orientação e apoio. “Mesmo dirigindo, eu atendia, respondia mensagens e tentava ajudar como podia. Eram colegas ilhados, sem saber a quem recorrer”, relembra.

Inicialmente, os pedidos eram encaminhados pelos canais formais, destinados ao Comando Operacional Conjunto, entretanto, diante do volume crescente de solicitações e da urgência das situações, tornou-se necessário ampliar os meios de resposta, incorporando iniciativas espontâneas da sociedade civil. O Suboficial passou a integrar grupos de resgate organizados por voluntários em aplicativos de mensagens para divulgar os pedidos de resgate e, após acomodar a família na casa dos sogros, retornou para Canoas, fazendo um importante trabalho de liderança durante a Operação Taquari II.

Infelizmente, de modo diferente ao Suboficial Staudt, nem todos conseguiram sair antes de serem atingidos pelo avanço das águas, como foi o caso do Capitão Veterano Hélio Sansone Almeida, Assessor Jurídico do V COMAR, que descreve o seu resgate.

Da mesma forma que Staudt, o Capitão Sansone morava no bairro Rio Branco e, na tarde do dia 3 de maio de 2024, por volta das 17h, encontrava-se em casa com sua esposa e filho quando percebeu o avanço progressivo da inundação, inicialmente estimado em 40 centímetros na via.

Diante da rápida progressão do nível da água, por volta das 18h, a família decidiu abandonar a residência e buscar abrigo em um imóvel vizinho de dois pavimentos, ainda em reforma, cujo proprietário ofereceu o segundo andar como refúgio provisório. O deslocamento foi realizado em condições adversas, levando apenas o essencial e, além do

casal e do filho, foram transportados, um a um, os seis cães da família, um colchão e duas sacolas com pertences básicos.

Por volta das 19h30min, o Oficial da reserva recebeu contato telefônico do Major-Brigadeiro do Ar Dang, Comandante do V COMAR, que disse: “Sansone, você tem que sair, porque a água vai subir. Organize-se com a sua esposa, pois a situação é grave.”

Após conversar com a esposa e reconsiderar a permanência no local, recebeu a confirmação de que seria realizado o resgate, sendo informado, inclusive, que o avanço da água já comprometia o acesso terrestre e que, em pouco tempo, a evacuação somente seria possível por meio de embarcações.

Em torno das 20h30min, um caminhão do GSD-CO chegou ao local para efetuar o resgate da família. Nesse momento, o nível da água já se aproximava de um metro, dificultando significativamente a operação, exigindo esforço adicional, sobretudo em razão do transporte dos animais, que precisaram ser conduzidos individualmente até o veículo em meio à água.

O episódio também revelou aspectos singulares do comportamento humano e animal em situações extremas, já que um dos cães, habitualmente agressivo, apresentou comportamento completamente distinto durante o resgate. O militar recorda: “um dos meus cachorros é bravo, ele morde mesmo, mas naquele momento ficou completamente tranquilo, parecia entender a gravidade da situação”. O Tenente-Coronel de Infantaria Muriel, comandante do GSD-CO, conduziu o animal com segurança, evidenciando a confiança mútua e o controle da operação.

Ao finalizar o seu testemunho, Sansone relata: “Conseguimos sair da inundação e nos refugiamos temporariamente na casa da minha mãe.”

Figura 49 - Efetivo do GSD-CO atuando no resgate de desabrigados com o uso de barcos.



Fonte: BACO, 2024.

A BASE AÉREA QUE TAMBÉM PRECISOU SE ABRIGAR

Concomitantemente às ações conduzidas pelo GSD-CO, todos os setores da Base Aérea de Canoas mobilizaram-se para atuar em prol da sociedade. Na exaustiva jornada de 3 de maio, enquanto as águas avançavam e o tempo parecia se arrastar, a crise passou a se manifestar de forma ainda mais direta dentro da própria Organização. Telefones tocavam incessantemente com mensagens e ligações de militares do efetivo que relatavam as primeiras inundações em suas residências, aumentando a tensão no ambiente interno da Base.

Esse momento marcou o início de uma intensa trajetória de solidariedade e resiliência no interior da Instituição, que passaria a caracterizar toda a atuação da Base durante a Operação Taquari II.

Ciente da urgência da situação e da necessidade de oferecer amparo imediato, a BACO iniciou rapidamente a mobilização para adaptar suas instalações, disponibilizando hospedagem para militares do efetivo e familiares que não tinham onde se abrigar e, ao mesmo tempo, a Organização precisava equilibrar a rotina operacional com a crescente demanda humanitária. Para isso, os alojamentos do GSD-CO foram preparados com especial atenção, sendo organizados em áreas masculinas e femininas distintas, de modo a garantir segurança, conforto e respeito às normas institucionais, como apontou o Tenente-Coronel Aviador Romanelli, Comandante da BACO:

“Ao conversar com o Comandante do V COMAR, recebi a informação sobre a subida rápida do nível da água.”

TESTEMUNHO: O INÍCIO DA TRAGÉDIA EM CANOAS

Terceiro-Sargento TAD Cristiele Quadros Tibes¹

Cabo SAD Davi Camargo dos Santos²

Entre os muitos relatos que marcaram as inundações de maio de 2024 no Rio Grande do Sul, as experiências pessoais de militares da Guarnição de Aeronáutica de Canoas revelam como a tragédia atingiu simultaneamente a população civil e os próprios integrantes da Guarnição, como o caso do casal de militares da Força Aérea Brasileira, formado pela Terceiro-Sargento TAD Cristiele e pelo Cabo SAD Davi.

No dia 3 de maio, as notícias sobre o agravamento das chuvas e as primeiras inundações começaram a se espalhar rapidamente pelos noticiários e pelas redes sociais e, muitos moradores ainda tentavam compreender a dimensão real do que estava por vir.

O Cabo Davi recorda que havia acabado de encerrar o expediente quando começaram a surgir as primeiras preocupações, tendo em vista que sua família morava no bairro Mato Grande e possuía parentes no Mathias Velho, uma das regiões que, historicamente, apresentavam maior vulnerabilidade a alagamentos.

Por volta das 19h, Davi encontrava-se na casa de seu irmão, Samuel, também militar, enquanto ambos tentavam avaliar a situação: “Nos perguntávamos: será que a água vem mesmo? Será que chega até aqui?”

Pouco tempo depois, decidiram dirigir-se até uma área mais próxima ao dique que protege parte da região, quando perceberam que a água já começava a avançar e, a

1 A Terceiro-Sargento Técnico em Administração Cristiele, trabalha na Seção Administrativa do V COMAR.

2 Cabo de Serviço Administrativo Davi, atua na Seção de Manutenção da Divisão de Transportes de Superfície do Grupamento de Apoio de Canoas (DTS/GAP-CO).

confirmação da ameaça transformou a preocupação em urgência. Ao seguirem à casa dos pais de Cristiele, porém, a situação já havia deteriorado rapidamente.

A saída às pressas

Ao chegarem à residência, a água já se aproximava do nível dos joelhos. Naquele momento, a Sargento estava no segundo andar da casa de seus pais e relembra a situação.

Eu estava com meus pais, junto com os três cachorros, na sacada, e acreditávamos que a água nunca chegaria até ali, contudo, de repente, ela começou a subir muito rápido. Em poucos minutos, os terrenos ao redor estavam sendo tomados pela água.

Mesmo diante da gravidade da situação, o pai de Cristiele relutava em abandonar a casa que havia construído ao longo de toda uma vida. “Meu pai não queria sair de jeito nenhum, tivemos que insistir muito para que aceitasse ir conosco”, relata a militar.

No momento da evacuação, foi possível levar apenas o cachorro menor nos braços e os dois animais maiores permaneceram na sacada, porque ainda acreditavam que a água não subiria tanto.

Para o Cabo Davi, aquele momento permanece como um dos mais dolorosos de toda a experiência.

“O que mais doeu foi pensar em tudo o que meus sogros tinham lutado a vida inteira para conquistar e ver aquilo tudo sendo perdido de uma hora para outra é de partir o coração, eles tiveram que sair só com a roupa do corpo.”

Entre todas as perdas, uma lembrança permanece especialmente marcante.

“O que mais me tocou foi ter que deixar os dois cachorros na sacada. Não tinha como levá-los, saímos com o coração apertado.”

A família seguiu, então, para a casa do irmão do Cabo, localizada em área mais elevada. No caminho, conseguiram ainda resgatar os cachorros dos pais de Davi, que já haviam deixado a região mais cedo.

O caminho para a Base Aérea

Com a situação cada vez mais crítica na cidade as famílias foram orientadas a procurar abrigo na BACO, informação que chegou à Terceiro-Sargento Cristiele por meio do Coronel Aviador Lima e Silva, Subcomandante do V COMAR. Naquele momento, a evacuação da cidade já começava a assumir proporções caóticas, nas palavras da militar.

“Perto do Hospital de Pronto-Socorro, tivemos muita dificuldade para passar com o carro, pois havia muitas pessoas tentando sair ao mesmo tempo, era por volta da meia-noite.”

Após um deslocamento tenso e lento pelas ruas parcialmente inundadas, o casal conseguiu chegar à Base Aérea de Canoas e, como diversas famílias, foi inicialmente encaminhado ao Hotel de Trânsito. Contudo, apesar da segurança oferecida pela Base, a tranquilidade ainda estava distante, pois, para o Cabo Davi, a preocupação com familiares que permaneciam em áreas alagadas tornava impossível descansar.

“O desespero começou quando cheguei à Base e, apesar de estar em segurança, minha família havia ficado para trás, o que apertava meu peito. Eu não conseguia pensar em mais nada.”

A busca pelos familiares

Durante a madrugada e a manhã do sábado, o militar recebeu diversas ligações de parentes pedindo ajuda.

“Minha cunhada me ligava: ‘A água está subindo e não conseguimos sair’. Foram várias ligações deste tipo, o que me deixava completamente angustiado.”

Na tentativa de conseguir apoio para o resgate da família, ele buscou ajuda junto a colegas da BACO e, por intermédio do Cabo Cícero Silva e do Terceiro-Sargento SBO Evander, ambos do setor de Contra Incêndio da Base, foi possível mobilizar um caminhão de bombeiros para iniciar resgates.

O resgate em meio à inundação

Ao seguir em direção ao bairro Mathias Velho, o Cabo Davi teve a primeira dimensão real da tragédia, pois ao chegar à Rua Brasil a água já alcançava os apartamentos de um condomínio de edifícios.

Durante todo o trajeto havia moradores pedindo ajuda, o que impediu o grupo de militares de chegar ao seu destino, visto que começaram a resgatar ao longo do caminho. O militar relembra: “A cada pessoa que subia naquele caminhão, meu pensamento voltava para a minha família. Como será que eles estão?”

Em alguns pontos, o acesso já não era possível com o caminhão, pois a água havia atingido níveis muito elevados, e, nesse momento, surgiu a possibilidade de utilizar um barco conduzido por um voluntário.

O reencontro

Com o barco, o grupo conseguiu avançar pelas ruas inundadas do bairro Mathias Velho, havia uma forte correnteza e a água já cobria grande parte das casas. Após horas de busca e incerteza, finalmente surgiu o momento mais aguardado, o qual o militar relembra emocionado.

“Quando eu vi meu irmão Samuel, foi um alívio enorme. Naquele instante, parecia que o mundo tinha parado por um segundo.”

Devido ao espaço limitado da embarcação, as primeiras vagas foram destinadas a idosos e crianças e o Cabo Davi decidiu permanecer temporariamente na casa inundada com outros familiares.

Quando chegou um barco com três lugares, no fim da tarde, pulamos na água e entramos. Olhando ao redor, eu via carros boiando e casas completamente tomadas pela água. Naquele instante, eu tive a certeza de que a única coisa que realmente importa é a vida.

A solidariedade na linha de frente

Nos dias que se seguiram, o Cabo continuou atuando voluntariamente nos resgates no bairro Mathias Velho, com apoio da Equipe do Contra Incêndio da Base Aérea de Canoas. Enquanto os resgates aconteciam, a Sargento e familiares permaneciam abrigados na BACO tendo, posteriormente, recebido apoio adicional quando a Segundo-Sargento SAD Fabíola, do V COMAR, ofereceu o apartamento de seu pai para acolher as famílias.

Figura 50 – Registros do Cabo Davi durante as inundações.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

*

A ADAPTAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PARA ACOLHIMENTO

A preparação dos alojamentos envolveu diversos desafios logísticos e sanitários, sendo necessário higienizar os espaços, reorganizar móveis, providenciar camas e colchões suficientes, além de assegurar ventilação adequada e condições mínimas de conforto para os abrigados. Equipes de saúde e de apoio trabalharam na implementação de protocolos de limpeza e controle sanitário, com o objetivo de prevenir possíveis contágios e manter um ambiente seguro.

A rápida adaptação das instalações exigiu intensa coordenação entre diferentes setores da Base, conciliando as atividades operacionais com as necessidades emergenciais de acolhimento. A infraestrutura da BACO, concebida para missões militares, precisou ser transformada em um espaço capaz de abrigar dezenas de pessoas desamparadas, oferecendo não apenas abrigo, mas também alimentação, assistência e segurança. Tudo isso ocorria enquanto as operações aéreas de resgate se intensificavam, com o pouso constante de aeronaves militares e civis provenientes de diversas regiões do país.

Assistência social e apoio à saúde

Ao acolher militares e familiares afetados pelas enchentes, a Base enfrentou um novo conjunto de desafios que extrapolava a adaptação física das instalações e tornou-se necessário mobilizar os setores de Assistência Social da GUARNAE-CO para identificar as necessidades específicas de cada pessoa acolhida, avaliando suas condições familiares e sociais, algo essencial para garantir que o apoio prestado fosse adequado à realidade de cada indivíduo.

Paralelamente, equipes de saúde passaram a oferecer atendimento médico básico, acompanhamento de condições crônicas e suporte emergencial. A diversidade de perfis entre os abrigados, incluindo crianças, idosos e pessoas com deficiência, exigiu esforço contínuo para assegurar condições mínimas em um ambiente organizado de forma emergencial.

O apoio social incluiu, também, a oferta de suporte psicológico básico, destinado a amenizar os impactos emocionais provocados pela tragédia. Em meio à incerteza e ao desgaste físico e emocional, buscou-se manter um ambiente de acolhimento e solidariedade.

A alimentação representou outro desafio logístico relevante, sendo necessário garantir refeições em quantidade suficiente para milhares de pessoas, além de coordenar o fornecimento contínuo de água potável e de outros itens essenciais.

Figura 51 - O rancho da BACO forneceu refeições para todas as equipes envolvidas na Operação Taquari II.



Sgt Müller Marin / Força Aérea Brasileira

Fonte: FAB, 2024.

TESTEMUNHO: A SOLIDARIEDADE EM PRIMEIRO LUGAR

Segundo-Tenente Assistente Social Renata Nunes³

A Segundo-Tenente Assistente Social Renata Nunes recorda que os primeiros sinais da gravidade da situação surgiram ainda na manhã do dia 3 de maio, quando recebeu a primeira solicitação de apoio, que partiu da psicóloga do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Canoas (DTCEA-CO), a qual informava que um dos militares do destacamento havia tido a sua casa inundada e não tinha para onde ir.

Embora naquele momento a situação parecesse um caso isolado, a profissional percebeu que aquilo seria apenas o começo, o que se confirmou com o seu acionamento, por parte do Chefe do GAP-CO, Tenente-Coronel Intendente Pandino, ao final da tarde daquele dia.

Por volta das 18h, a Tenente Renata Nunes retornou à BACO para iniciar os preparativos de acolhimento de militares e familiares afetados pelas enchentes. A estrutura inicial disponível era o Hotel de Trânsito de Oficiais (HTO) da BACO, que passou a funcionar como ponto de recepção emergencial. O processo de recebimento precisava ser simples e rápido: oferecer abrigo seguro às famílias que estavam perdendo suas casas.

“Quando chegamos ao Hotel, percebemos que existiam quartos disponíveis, mas não havia muitas toalhas e roupas de cama. Mesmo assim, sabíamos que precisaríamos acolher as pessoas da melhor maneira possível.”

Para organizar o atendimento, o Tenente-Coronel Pandino disponibilizou um telefone institucional do Hotel de Trânsito e, assim que o número começou a circular nos grupos internos da Guarnição, o fluxo de mensagens e chamadas tornou-se praticamente ininterrupto.

Diante desse cenário, a Oficial relembra que havia uma pequena força tarefa de quatro pessoas: um militar controlava as mensagens; um segundo militar visualizava as

³ A Segundo-Tenente Assistente Social Renata Nunes, Chefe da Seção de Projetos e Convênios da Assessoria de Serviço Social (ASESO) do GAP-CO.

áreas inundadas pelo *Google Maps*, orientando o motorista que estava nas ruas realizando os resgates e ela, coordenando o acolhimento.

No apoio à equipe de acolhimento havia a Segundo-Tenente Administradora Rhayanne, responsável pelo Hotel de Trânsito, o esposo dela, o Segundo-Sargento TAR Neuhaus, do Rancho, e o Segundo-Tenente Intendente Bezerra, Chefe do Rancho. Aos poucos, o acolhimento dos desabrigados foi se organizando.

Eram tantas chamadas e mensagens recebidas que foi criada uma resposta padrão orientando as pessoas a se dirigirem para o Hotel de Trânsito dos Oficiais para triagem.

Resgates em uma noite de incerteza

Durante a primeira noite, os resgates foram realizados com recursos extremamente limitados, visto que a única viatura disponível era conduzida pelo Soldado de Guarda e Segurança R. Tavares, que percorreu diversos bairros alagados em busca de pessoas isoladas. Contudo, as ruas inundadas e os constantes obstáculos urbanos tornavam o deslocamento uma operação cada vez mais difícil.

“O R. Tavares saía com a viatura e ligava dizendo: ‘Tenente, essa rua já está inundada.’ Então abríamos o mapa e tentávamos encontrar outra rota.”

Enquanto a viatura realizava os resgates, as primeiras famílias começavam a chegar à BACO, sendo que muitas delas chegavam completamente molhadas, após atravessar áreas inundadas ou serem retiradas de suas casas às pressas. Por este motivo, militares do Rancho passaram a preparar sanduíches e leite para aqueles que chegavam durante a madrugada.

A organização dos alojamentos emergenciais

Com o aumento constante do número de desalojados ficou evidente que o Hotel de Trânsito não seria suficiente para atender a demanda e, por orientação do Comandante da BACO, Tenente-Coronel Aviador Romanelli, dois alojamentos de recrutas, divididos em masculino e feminino, foram adaptados para receber as famílias. A Tenente Renata Nunes recorda as dificuldades do momento:

“Era um ambiente originalmente preparado para militares, não para famílias com crianças, portanto tivemos que reorganizar tudo rapidamente para acomodar pais, mães e filhos.”

Outro desafio inesperado foi a presença de animais de estimação. A Oficial relata: “Muitas pessoas chegaram com seus *pets*, os quais foram, inicialmente, encaminhados para o canil da Base, mas logo percebemos que não seria possível separar os animais de seus tutores.” A situação refletia a realidade vivida por muitas famílias que haviam abandonado suas casas levando apenas o que conseguiram carregar.

As equipes passaram a noite em claro realizando os resgates e acolhimento. Às 9h do dia seguinte, a Primeiro-Tenente Assistente Social Maiara, Chefe da Assistência Social do GAP-CO, substituiu Renata Nunes.

Ao chegar em casa para descansar, a Tenente relembra que, ao deitar tocou o seu telefone, era a Terceiro-Sargento TAD Márcia Caminha, colega de seção, falando: “Tenente, não me deixa morrer, me tira daqui, estou com água no pescoço!” Ela pegou as suas coisas e voltou para a BACO e ao chegar, o Comandante da Base, a interpelou: “Você não ia para casa?”, ao qual respondeu: “Coronel, eu sou mais útil aqui, em casa está tudo bem”.

A equipe de acolhimento começou o segundo dia com várias restrições: não dispunham cobertores e toalhas para oferecer, não havia mais lugar para os desabrigados, as pessoas não paravam de chegar e a equipe não podia recusar apoio.

Nesse ambiente de incerteza, a Tenente Rhayanne apresentou uma voluntária, era a Cristiana, esposa do Segundo-Sargento TCO Vedana, do Rancho, a qual falou: “o que tu precisares, eu vou atrás” e a Tenente Renata Nunes respondeu: “precisamos de roupa de cama e de toalha de banho” e a voluntária saiu a procurar.

A Tenente descreve que no segundo dia, o HACO foi evacuado e montou-se um pronto atendimento emergencial na recepção do Hotel de Trânsito dos Oficiais, o

que, de certa forma, facilitou o atendimento às pessoas desabrigadas que tinham algum problema médico.

Solidariedade e mobilização coletiva

Com o agravamento da crise, uma ampla rede de solidariedade começou a se formar dentro e fora da Base Aérea de Canoas, com doações provenientes de diferentes lugares do país que passaram a chegar em grande volume, sendo direcionadas à Defesa Civil estadual, responsável pela distribuição à população. Ao mesmo tempo, surgia a necessidade de apoiar os próprios militares e familiares da Guarnição que haviam sido diretamente afetados pelas enchentes.

Nesse contexto, foi criada uma associação civil destinada a organizar e distribuir doações para a família aeronáutica, que tinha horários ajustados para os militares, pois estes não podiam sair durante o expediente para acessar o material de doação que precisavam.

“Recebemos muito apoio de voluntários. A Cristiana assumiu a coordenação da Associação e ajudou a organizar a distribuição de roupas, alimentos e outros itens essenciais.”

O Exército Brasileiro auxiliou a Associação com donativos, que, por sua vez, retribuiu o apoio aos militares dessa Força coirmã que também haviam sido atingidos pelas inundações, havia uma clara orientação: embora o foco inicial fosse a família aeronáutica, as doações também deveriam atender civis sempre que necessário.

A BACO também recebeu doações vindas da BASM enviadas pela Segundo-Tenente Assistente Social Letícia Costa, consolidando o apoio mútuo entre as profissionais da assistência social.

Da mesma forma, a Tenente Renata Nunes relembra da coordenação com a Defesa Civil estadual, na pessoa do Primeiro-Tenente PMRS Patrick Senger, o qual era responsável por organizar a distribuição dos donativos que chegavam à BACO, auxiliando a Associação que os distribuía para os militares atingidos.

Um gesto de cuidado em meio ao caos

Entre os episódios mais marcantes vivenciados durante aqueles dias, a militar recorda o caso de uma jovem universitária com transtorno do espectro autista que chegou à Base, em grande estado de ansiedade e visivelmente desorientada.

A equipe decidiu providenciar um ambiente mais tranquilo para que ela pudesse se recuperar. A Tenente detalha o acolhimento: “Conseguimos um quarto no Hotel de Trânsito dos Oficiais para alojá-la. O detalhe que mais me marcou foi o fato de ela ter trazido consigo um coelho de estimação, o qual representava uma importante referência emocional para ela. Diante disso, asseguramos que permanecessem juntos durante todo o processo.”

Posteriormente, com apoio de uma companhia aérea, foi possível organizar seu embarque para São Paulo, onde reencontraria a família.

“Quando conseguimos colocá-la no avião com segurança, senti um enorme alívio, pois, em meio a tantas situações difíceis, saber que conseguimos ajudar alguém daquela forma foi muito significativo.”

Lições de uma operação humanitária

Durante aqueles dias, muitos militares também enfrentavam dificuldades pessoais decorrentes das enchentes e, ainda assim, continuaram cumprindo suas funções com dedicação. “Ser militar significa estar pronto para servir, mesmo quando as circunstâncias são adversas.” pontua a Oficial.

A última família desabrigada a deixar a BACO

A Tenente Renata Nunes recorda da última família de desabrigados a deixar os

alojamentos da BACO, no dia 7 de junho de 2024. “Levamos a família para o Hospital de Campanha para uma avaliação, onde receberam medicação, a bebê foi vacinada, colocando as vacinas em dia e encaminhamos para o abrigo da cidade com fraldas, leite e doações.” E conclui: “Talvez não tenhamos acertado em tudo, mas o que podíamos fazer, nós fizemos e continuamos fazendo, porque estamos sempre procurando o melhor para a família Aeronáutica, que é o nosso trabalho.”

Figura 52 - Brinquedoteca organizada pela ASESOCO nos alojamentos da BACO.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

*

A Assistência Social em números

Uma das atividades fundamentais para o suporte ao efetivo atingido pelas inundações, bem como a seus dependentes, foi a atuação da Assistência Social do GAP-CO, que enfrentou um volume de demandas sem precedentes na história da GUARNAE-CO. O levantamento realizado indicou que mais de 800 militares da ativa foram afetados pelas enchentes; desse total, aproximadamente 200 pessoas foram alojadas nas instalações da Base Aérea de Canoas, recebendo apoio integral da equipe de assistência social durante o período de permanência. Adicionalmente, os dados sintetizados na Tabela 5 ratificam a severidade do momento, ilustrando a dimensão dos danos ocasionados pela catástrofe.

Tabela 5 – Dados do levantamento.

Militares da ativa desabrigados	424
Militares da ativa desalojados	379
Veteranos, pensionistas e servidores civis desabrigados participantes do levantamento	89
Veteranos, pensionistas e servidores civis desalojados participantes do levantamento	86

Fonte: Autores, 2025.

Diante desse cenário, foi solicitado apoio de assistentes sociais de outras localidades, que realizaram atendimentos diários, aplicando uma ficha cadastral específica

e intervindo em demandas urgentes, como a orientação sobre benefícios socioassistenciais e o atendimento a necessidades básicas da população. Entre 10 de junho e 15 de setembro de 2024, foram realizadas 632 entrevistas sociais, que culminaram no preenchimento das respectivas Fichas Sociais e na avaliação socioeconômica individual de cada atingido.

Esta atividade, de relevante importância, contou com o apoio de nove militares assistentes sociais provenientes de diversas Organizações Militares, além das militares da GUARNAE-CO, participaram da força-tarefa representantes do CINDACTA II, DECEA, Grupamento de Apoio de São José dos Campos (GAP-SJ), Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), Base de Recepção de Veteranos (BREVET), Grupamento de Apoio dos Afonsos (GAP-AF), Grupamento de Apoio do Galeão (GAP-GL) e Grupamento de Apoio do Distrito Federal (GAP-DF).

Nesse sentido, durante os atendimentos, foram concedidos benefícios sociais, com destaque para o Auxílio-Habitação, amparado pelas normas do SISESO. Adicionalmente, os assistidos receberam orientações sobre a documentação necessária e os trâmites para o acesso a benefícios socioassistenciais, tanto da FAB quanto de outros órgãos públicos. Houve, ainda, o encaminhamento para a obtenção de itens de primeira necessidade, como materiais de limpeza, vestuário e colchões, providenciados por meio da Associação, idealizada pela ASESO-CO, em parceria com familiares de militares voluntários.

Ademais, em conjunto com a Prefeitura de Aeronáutica de Canoas (PACO), foram entregues dezesseis Próprios Nacionais Residenciais (PNR)⁴ a militares e suas famílias, que foram severamente afetados pelas inundações. A iniciativa surgiu após um caso crítico de desabrigo de um Sargento que, após perder sua residência, foi acolhido pela comunidade na Vila dos Sargentos, o que mobilizou uma ação coordenada para identificar militares em situação de vulnerabilidade e estabelecer prioridades.

Inicialmente, foram liberados sete PNRs, concentrados na Vila dos Suboficiais e Sargentos. Para priorizar as famílias mais atingidas, a administração interrompeu a fila regular de espera e instituiu um critério emergencial de atendimento. Esse esforço de realocação ágil estendeu-se de 7 de maio a 24 de julho, data em que a última unidade foi entregue, período em que militares da PACO atuaram de forma contínua e ininterrupta, inclusive aos fins de semana, para preparar as unidades.

Ao todo, 25 militares foram contatados, embora alguns tenham declinado a oferta por encontrarem outras soluções, a operação garantiu moradia aos mais urgentes de forma célere e sem formalidades, priorizando o suporte imediato. O sucesso desta missão foi mais um exemplo, entre tantos registrados durante a crise, que refletiu o profissionalismo e o espírito de camaradagem da Força Aérea Brasileira no apoio aos seus integrantes.

Assim, em meio à maior catástrofe climática da história do Rio Grande do Sul, o trabalho silencioso da Assistência Social tornou-se parte essencial da resposta institucional da Força Aérea Brasileira, uma demonstração de que, ao lado da logística e das operações aéreas, o cuidado humano também foi elemento decisivo para enfrentar a crise.

Uma Base Aérea no epicentro da tragédia

Enquanto essas adaptações internas eram realizadas, o cenário externo tornava-se cada vez mais desolador: bairros submersos, estradas e pontes destruídas, comunidades isoladas e centenas de pessoas desabrigadas.

No ano em que celebrava seus 80 anos de existência, a Base Aérea de Canoas encontrava-se no epicentro de uma Operação sem precedentes, pressionada a garantir,

4 Próprios Nacionais Residenciais são imóveis de propriedade da União (casas ou apartamentos) destinados exclusivamente à moradia temporária de militares da ativa, preferencialmente com seus dependentes.

simultaneamente, a continuidade das ações aéreas e a manutenção de um ponto de apoio seguro e confiável para a região.

À medida que as águas avançavam e destruíam lares em diversas regiões do estado, os efeitos da catástrofe também atingiam aqueles que dedicavam suas vidas à Força Aérea Brasileira. Na madrugada de 4 de maio, a Vila dos Oficiais, localizada no V COMAR, precisou ser evacuada devido ao risco iminente de inundação. Muitas dessas famílias passaram a residir temporariamente nas próprias instalações da Base, que rapidamente se transformaram em um novo lar para elas.

Seções e dependências tradicionalmente destinadas a funções operacionais e administrativas foram adaptadas para acolher militares e seus familiares, oferecendo espaço para colchões, pertences pessoais e o conforto mínimo necessário diante da evacuação das residências. Nesse ambiente, a convivência entre a rotina de trabalho e a vida familiar tornou-se intensa, marcada por solidariedade e apoio mútuo.

TESTEMUNHO: A PRIMEIRA FAMÍLIA A SAIR DA VILA MILITAR DE OFICIAIS **Major Engenheiro Moacir Delgado dos Santos Chaves⁵**

Na madrugada do dia 4 de maio de 2024, sábado, enquanto as chuvas intensas continuavam a atingir o estado, as redes sociais e os comunicados da Prefeitura de Canoas passaram a alertar moradores sobre a necessidade de evacuação de alguns bairros da cidade, entre eles, o bairro Fátima, onde se localiza a Vila Militar de Oficiais.

Acompanhando atentamente as informações que circulavam, a esposa do Major Engenheiro Delgado percebeu a gravidade da situação ainda durante a madrugada.

Lembro bem daquela madrugada, pois minha esposa estava acompanhando tudo pelo *Instagram*, vendo as atualizações da Prefeitura e, por volta das 3h, surgiu o alerta para evacuar o bairro Fátima, momento no qual também faltou energia. Ela olhou para mim e disse: ‘Vamos sair, vamos sair agora.’

Na noite anterior, já prevendo a possibilidade de agravamento da situação, a família havia preparado o veículo com alguns pertences essenciais.

O Major Delgado tomou destino da BACO acompanhado da sua família.

A Base como ponto de apoio

Ao chegar à Base Aérea de Canoas durante a madrugada, a família encontrou o primeiro suporte institucional para enfrentar aquele momento de incerteza, visto que o HTO passou a funcionar como ponto inicial de acolhimento.

Contudo, logo nas primeiras horas da manhã do dia 4 de maio, a Base Aérea começava a se reorganizar para apoiar a evacuação do Hospital de Aeronáutica de Canoas, adaptando o Hotel de Trânsito para receber a estrutura médica movimentada.

“Vale, me ajuda, porque não tenho para onde ir”

Diante da necessidade de desocupar o Hotel de Trânsito e sem alternativas imediatas de hospedagem na cidade, o Oficial buscou apoio junto a colegas da própria Guarnição.

Foi então que encontrou abrigo no 2º/1º GCC, com apoio do Chefe da Organização, o Major Aviador Vale.

⁵ Major Engenheiro Delgado, era o Chefe do SERINFRA-CO. Engenheiro eletricitista de formação que havia sido transferido para Canoas, três meses antes das inundações.

“Eu conhecia pouca gente ainda, porque havia chegado há poucos meses. Então procurei o Major Vale e falei: ‘Vale, me ajuda, porque não tenho para onde ir’ e prontamente nos acolheu.”

Enquanto a esposa e as filhas permaneciam em um espaço coletivo junto a outras famílias, o 2º/1º GCC também passou a abrigar militares do próprio efetivo que enfrentavam dificuldades semelhantes. A família do Oficial permaneceu no local por cerca de três dias.

A difícil decisão de separar a família

Com o passar dos dias e diante da incerteza sobre a evolução da crise, o Major Delgado tomou a decisão de enviar a família para fora do estado, garantindo maior segurança para as filhas, enquanto ele permanecia em Canoas atuando na Operação.

“Na terça-feira pela manhã, 7 de maio, consegui colocar minha família em um dos voos da FAB que traziam apoio para a Operação e estavam voltando vazios. Elas foram primeiro para o Rio de Janeiro e depois para o Nordeste, onde ficaram 40 dias.”

*

A EVACUAÇÃO DO HOSPITAL DE AERONÁUTICA DE CANOAS (HACO)

Em meio à intensa mobilização da Base Aérea de Canoas para apoiar as operações de resgate e assistência, o HACO enfrentou um desafio adicional que exigiu planejamento rápido e precisão logística, conforme relembra o seu Diretor, Coronel Médico Rodrigo Moreira Chaves.

Na madrugada do dia 04 de maio, a Defesa Civil de Canoas emitiu um alerta de evacuação imediata de todo bairro do Mato Grande, bairro vizinho de onde o HACO está localizado. Ainda durante aquela madrugada, o efetivo do HACO foi convocado para a transferência de todos os equipamentos biomédicos, mobiliário, material de informática, materiais médicos e insumos para o segundo piso do Hospital e auxiliar na transferência dos pacientes internados para outros locais de cuidado. Houve a rápida transferência de dez pacientes internados para o Hotel de Trânsito da BACO, com montagem de estrutura de enfermaria e pronto atendimento naquele local. Outros pacientes foram transferidos para Hospitais credenciados, principalmente a Santa Casa de Misericórdia de Porto Alegre.

A operação revelou-se complexa e delicada, tendo em vista que os pacientes em condições clínicas sensíveis precisavam ser deslocados com extremo cuidado para garantir a continuidade do atendimento médico e preservar suas vidas.

A equipe hospitalar, em conjunto com os setores logísticos e operacionais da BACO, coordenou o transporte e o suporte necessários para que a transferência ocorresse sem intercorrências, mesmo diante das limitações impostas pela crise e pelas dificuldades de mobilidade na região.

Adaptação emergencial e continuidade do atendimento

Paralelamente, o Hotel de Trânsito dos Oficiais (HTO) foi rapidamente adaptado para funcionar como uma extensão provisória do Hospital, recebendo pacientes e familiares em um ambiente que precisou ser reorganizado para oferecer condições mínimas de atendimento e acolhimento.

Manter a qualidade do cuidado em um cenário não convencional exigiu dedicação, flexibilidade e coordenação constante entre as equipes médicas, de apoio e de infraestrutura, que mantiveram o foco na missão de preservar vidas e prestar assistência qualificada.

TESTEMUNHO: A EVACUAÇÃO DO HACO

Suboficial SEF Marcelo Clementel de Araujo⁶

Quando o efetivo do HACO foi acionado pelo Plano de Reunião, o Suboficial SEF Clementel compreendeu a dimensão da situação: “Recebi a mensagem do Diretor informando que o Hospital teria que ser transferido por causa da enchente, prontamente me levantei. Minha esposa perguntou o que estava acontecendo e eu respondi: ‘O Hospital precisa ser transferido’ e ela mesmo sendo civil, decidiu ir como voluntária.”

Quando chegaram ao HACO, o cenário já era de intensa movimentação, a prioridade era garantir a transferência segura dos pacientes internados e o Suboficial assumiu a coordenação da logística de transporte dos pacientes. Sua função era garantir que cada ambulância saísse com destino correto, com equipe médica adequada e com todos os equipamentos necessários para o deslocamento. O trabalho exigia rapidez, organização e precisão, pois as ambulâncias chegavam, os pacientes eram preparados para a remoção e as equipes médicas seguiam para os hospitais de destino. Simultaneamente, outra frente de trabalho era iniciada: a transferência dos equipamentos hospitalares.

A montagem do pronto-socorro no Hotel de Trânsito

A orientação inicial foi transferir a estrutura hospitalar para o Hotel de Trânsito, onde seria montada uma unidade provisória de atendimento e o militar entrou em contato com o Tenente-Coronel Médico Ruver, então chefe da Divisão Médica, para definir os procedimentos logísticos. A sua orientação foi direta: levar todo o material necessário para a Base e coordenar o transporte.

Com apoio do GSD-CO e da Divisão de Transporte de Superfície do GAP-CO, caminhões foram disponibilizados para o transporte dos equipamentos, foram dois tipos de viaturas empregados: um caminhão de transporte de tropa, utilizado para macas, colchões e materiais diversos; e um caminhão tipo baú, destinado a equipamentos sensíveis, como aparelhos de diagnóstico e imagem. Os materiais eram cuidadosamente embalados e fixados para evitar danos durante o trajeto.

Figuras 53 e 54 – Estruturas temporárias de pronto-socorro do HACO no HTO e no Hangarete.



Fonte: HACO, 2024.

⁶ O Suboficial Especialista em Enfermagem Clementel é encarregado da Seção de Investigação e Justiça do Hospital de Aeronáutica de Canoas.

Enquanto uma equipe permanecia no HACO carregando os caminhões, outra equipe já iniciava a montagem da estrutura de atendimento na área da recepção do Hotel de Trânsito. Até o final da tarde daquele sábado, todo o material essencial havia sido transferido com sucesso.

No novo local, foi improvisada uma estrutura semelhante a um pronto-socorro, com leitos de atendimento, leitos de observação e suporte básico para pacientes hospitalizados que permaneceram sob cuidados da equipe.

A mudança repentina para o Hangarete

Na segunda-feira, 6 de maio, surgiu a necessidade de liberar o Hotel de Trânsito para acomodar militares que chegavam para participarem dos resgates da Operação Taquari II. Com isso, a estrutura hospitalar provisória precisou ser deslocada novamente, desta vez para o chamado hangarete, uma área próxima ao hangar de alerta da Base, onde foram montadas barracas para funcionamento temporário da unidade médica.

Com o Suboficial Clementel permanecendo responsável pela logística de equipamentos e ferramentas para a montagem, militares de diferentes setores da Base trabalharam juntos na instalação das estruturas improvisadas.

A equipe buscava soluções improvisadas para a fixação das estruturas, tentando utilizar blocos de concreto para ancoragem, já que havia preocupação com as condições meteorológicas, pois a previsão indicava chuva e ventos fortes, o que poderia comprometer as barracas.

A notícia chegou à Base, o parto havia ocorrido com segurança

Em meio às intensas atividades, surgiu uma situação inesperada, a esposa do Comandante do 5º ETA Tenente-Coronel Aviador Marlon, grávida e em trabalho de parto, precisava ser levada a um hospital em Porto Alegre. Com as vias bloqueadas e a mobilidade urbana severamente comprometida, Clementel precisou organizar rapidamente o deslocamento.

Ele contatou o Suboficial SGS Kath, do GSD-CO, que providenciou uma viatura batedora para escoltar a ambulância, sendo a paciente acompanhada pela Capitão Médica Gabriela Vaz, responsável por garantir os cuidados médicos durante o deslocamento.

Antes da saída do comboio, o Suboficial Clementel orientou os motoristas sobre a condução segura e a comunicação entre as viaturas foi estabelecida por rádio, permitindo ajustar a velocidade conforme as condições da paciente.

Horas depois, a notícia chegou à Base: o parto havia ocorrido com segurança.

O retorno ao HTO

Com a reorganização da BACO e a instalação de barracas de campanha para alojar os tripulantes que chegavam para os trabalhos de resgate, no dia 10 de maio, quatro dias depois de ser montado em barracas no hangarete, o HACO foi reinstalado no HTO. Esse retorno se mostrou providencial, pois as chuvas que ocorreram logo após a mudança provocaram alagamentos naquela área que teriam atingido as barracas do Hospital, caso a estrutura ainda estivesse em ambiente externo.

A chegada dos Hospitais de Campanha

Com o avanço da operação humanitária, a estrutura médica foi ampliada com a chegada de dois Hospitais de Campanha (HCamp), instalados em Canoas pela FAB, sendo o primeiro montado no estacionamento do Hospital Nossa Senhora das Graças, após avaliação das condições estruturais disponíveis.

O apoio logístico contou com participação decisiva de diferentes setores da Base, como o Grupamento Logístico de Canoas (GLOG-CO), que disponibilizou equipamentos como empilhadeiras e operadores. Posteriormente, um segundo HCamp foi montado no estacionamento do clube do CSSGAPA, próximo à BACO, ampliando significativamente a capacidade de atendimento à população afetada.

As pessoas caminhavam pelas ruas sem rumo.

Além do apoio médico, as equipes do HACO faziam o apoio logístico dos HCamp e nos deslocamentos, procuravam apoiar a população que estava no caminho, por exemplo, sempre que possível, levavam bombonas de água para distribuição. O cenário nas ruas de Canoas era impactante, conforme relato de Clementel.

“As pessoas caminhavam pelas ruas sem rumo e quando tínhamos algum lanche, bolacha ou comida, distribuíamos.”

A dedicação do efetivo mesmo diante das perdas

Diversos militares envolvidos na Operação também haviam sido afetados pelas inundações, mas permaneceram em atividade, como no exemplo do soldado L. Machado, lembrado pelo Suboficial: a casa de sua família havia sido inundada, e 22 parentes estavam abrigados em sua residência. Ainda assim, ele comparecia diariamente ao serviço e trabalhava intensamente.

Outro militar citado foi o Segundo-Sargento Enfermeiro Alessandro, que nos primeiros dias atuou voluntariamente em resgates de barco antes de integrar a equipe logística. Também houve casos de profissionais que enfrentavam grandes dificuldades para chegar ao trabalho, um Tenente médico, por exemplo, precisava sair de casa pela janela do segundo andar, embarcar em um bote e atravessar áreas alagadas para chegar à Base e atender os pacientes.

O retorno do Hospital ao local original

No dia 18 de maio, após avaliação das condições de segurança e a redução do risco de novas inundações, o HACO iniciou o retorno gradual às suas instalações originais.

Apesar do risco de inundação, o prédio principal do Hospital não chegou a ser alagado, sendo que os maiores problemas ocorreram no ambulatório e no setor de Odontologia, onde houve infiltrações significativas pelo telhado. Em 22 de maio, dezoito dias após a evacuação, ocorreu o retorno completo do HACO para as suas instalações originais.

Lições de uma operação real

Ao refletir sobre a experiência vivida durante a Operação Taquari II, o Suboficial Clementel destaca: “...é apenas quando a missão se inicia que compreendemos, de fato, o

que significa vivenciá-la. Não se trata apenas de vestir uma farda, é abdicar do conforto do lar e dedicar-se integralmente ao cumprimento da missão.”

★

O ÁPICE DO CAOS O AEROPORTO SALGADO FILHO É FECHADO

Figuras 55 e 56 – As imagens de satélite mostram o Aeroporto Internacional Salgado Filho antes da inundação (esquerda) e durante a inundação (direita).



Fonte: SERIPA V, 2024.

Na manhã do dia 3 de maio de 2024, o Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Canoas (DTCEA-CO) foi convocado para uma reunião de emergência, em Porto Alegre, com representantes da Fraport Brasil, administradora do Aeroporto Internacional Salgado Filho, órgãos de segurança pública, coordenação de trânsito e da Defesa Civil do Estado.

Na ocasião, foi apresentada a possibilidade de que as intensas chuvas que atingiam o estado viessem a afetar as pistas de táxi⁷ e o início da cabeceira 11 do aeroporto, o que poderia ocasionar redução do comprimento de pista disponível para operações. A expectativa inicial apontava para uma diminuição da capacidade operacional do aeródromo, sem previsão de fechamento total. No entanto, ao longo daquele mesmo dia, com o agravamento das condições hidrológicas e a rápida elevação do nível das águas, o cenário evoluiu para a suspensão completa das operações do aeroporto.

Participaram da reunião, representando o DTCEA-CO, o Capitão Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Marquetti⁸, Chefe de Operações, acompanhado do Suboficial Blum. O Capitão descreve o andamento das discussões naquele evento:

A Defesa Civil alertou que era questão de horas para que as águas chegassem à área operacional do aeroporto, mas ainda não estava claro se ia chegar ao

⁷ Trajetória definida em um aeródromo, que conecta pistas de pouso/decolagem aos pátios, terminais e hangares, também conhecida como *taxiway*.

⁸ O Capitão Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Luis Alberto Marquetti era Operações do DTCEA-CO, o que engloba as operações das torres de controle do Aeroporto Salgado Filho e BACO, Controle de Aproximação Radar, no Aeroporto Salgado Filho e as estações meteorológicas dos dois aeródromos.

ponto de parar as operações e, sendo suspensas, não se tinha certeza por quanto tempo permaneceria a suspensão. Assessoramos a Fraport Brasil para a emissão de NOTAM de fechamento do aeroporto, ao menos, por oito a dez horas, pois a lâmina d'água poderia chegar em um nível que não deixaria as operações aéreas serem seguras.

Antes da inundação atingir níveis críticos, a Fraport Brasil já havia adotado diversas medidas preventivas, entre elas a construção de valas de drenagem no entorno da estação KT-VHF⁹ do DTCEA-CO e o bombeamento de água para fora das bacias de contenção hídrica do aeroporto, na tentativa de conter o acúmulo provocado pelo grande volume de chuvas na região. Outras ações de mitigação também foram implementadas pela administradora do aeroporto com o objetivo de reduzir os possíveis impactos dos eventos climáticos que se intensificavam ao longo daquela semana, entretanto, apesar desses esforços, o avanço das águas superou as previsões iniciais, tornando as ações adotadas insuficientes diante da magnitude do fenômeno.

Preparação operacional e coordenação com o CINDACTA II

Alertado durante a reunião, o Capitão Aviador Carlos Emilião Pinto, Comandante do DTCEA-CO, iniciou imediatamente a coordenação com o CINDACTA II e com a Base Aérea de Canoas, visando preparar-se para possíveis impactos nas operações de controle do tráfego aéreo, conforme relato do Capitão Marquetti:

Já em Canoas, reuni com o Comandante do DTCEA-CO e demais oficiais do Destacamento, colocando-os a par da reunião na Fraport. De imediato, por volta de 11h começamos os nossos preparativos para colocar em prática a transferência das Operações de Controle de Tráfego Aéreo para Canoas e, às 17h, estávamos prontos.

Em estreita coordenação com a Divisão Operacional do CINDACTA II, foram realizados testes de cobertura das frequências da Torre de Controle de Canoas com aeronaves posicionadas em diferentes pontos do Aeroporto Internacional Salgado Filho, como pontos de espera e pátios de estacionamento.

Esses testes tinham como objetivo verificar se seria possível estabelecer, a partir da Base Aérea de Canoas, uma rádio de controle alternativa capaz de prestar o Serviço de Informação de Voo às aeronaves que operavam em Porto Alegre, caso os equipamentos de transmissão da Torre de Controle do Salgado Filho fossem comprometidos pela inundação.

É importante destacar que, até aquele momento, a previsão da administradora do aeroporto indicava apenas reduções no comprimento de pista e bloqueio de algumas pistas de táxi, e não o fechamento completo do aeródromo.

Verificação das comunicações radar e controle de fluxo

Paralelamente às medidas relacionadas às comunicações da Torre Porto Alegre, verificou-se que as frequências do Controle de Aproximação de Porto Alegre também poderiam ser afetadas, caso o nível das águas continuasse a subir ou se as instalações técnicas fossem impactadas.

9 Estação de rádio de frequência VHF para uso aeronáutico.

Diante desse cenário, foram realizados testes de verificação de cobertura das frequências do PAR-CO (Controle de Aproximação - Radar de Canoas), localizado no interior da Base Aérea de Canoas, nas instalações do DTCEA-CO. Esses testes consistiram na avaliação da qualidade e alcance das comunicações radar com aeronaves que se encontravam na Terminal Porto Alegre, permitindo verificar se o órgão seria capaz de assumir ou manter o controle das aeronaves em aproximação mesmo diante de possíveis falhas nas instalações afetadas pela inundação.

Simultaneamente, foi estabelecida uma ação conjunta com o Centro de Controle de Área Curitiba (ACC-CW) e com o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), com o objetivo de gerenciar adequadamente o fluxo de aeronaves com destino a Porto Alegre, evitando congestionamentos no espaço aéreo e garantindo segurança operacional diante das condições em rápida deterioração.

Acompanhamento da situação e apoio logístico aos controladores

Além das ações voltadas à manutenção da infraestrutura de controle do tráfego aéreo, o DTCEA-CO manteve coordenação permanente com o setor operacional da Fraport Brasil, acompanhando a evolução das condições do aeródromo. Durante todo o período foram emitidos NOTAMs (Avisos aos Aeronavegantes) e atualizadas as informações nos sistemas ATIS (Serviço Automático de Informação de Terminal), garantindo que pilotos e operadores tivessem conhecimento das mudanças nas condições operacionais.

Outro fator de preocupação era o deslocamento urbano na cidade de Porto Alegre e na região metropolitana, fortemente afetado pelos alagamentos, o que poderia comprometer a troca de turnos dos controladores de tráfego aéreo, cuja jornada de trabalho é regulada por normas específicas para garantir segurança e desempenho operacional.

Considerando o risco de interrupção das vias de acesso ao Terminal 2 do Aeroporto Internacional Salgado Filho, onde se localiza o Bloco Operacional do DTCEA-CO em Porto Alegre, que abriga as instalações do Controle de Aproximação da Terminal, da Torre de Controle e da Estação Meteorológica de Superfície, além de diversos sistemas técnicos, foi solicitado apoio à Base Aérea de Canoas.

Por meio do GSD-CO, foi disponibilizado um caminhão tropa para realizar o transporte dos controladores de tráfego aéreo, o que permitiu a travessia de vias alagadas e o deslocamento em meio aos bloqueios preventivos realizados por órgãos policiais e autoridades de trânsito, garantindo que as equipes operacionais pudessem chegar aos seus postos de trabalho.

O encerramento das operações no Salgado Filho

Ao longo da tarde daquele dia, as informações recebidas indicavam que a Fraport avaliava a possibilidade de fechamento completo do Aeroporto Internacional Salgado Filho. Diante dessa perspectiva, o DTCEA-CO intensificou a coordenação com o setor operacional do aeroporto, de modo a permitir a saída segura de todas as aeronaves que ainda planejavam decolar da pista.

Nesse cenário, os órgãos de controle mantiveram suas operações até a decolagem da última aeronave, o voo AZU6039, da Empresa Azul Linhas Aéreas Brasileiras, que partiu às 20h07min (hora local).

Após a confirmação, por parte da administração do aeroporto, de que as operações estavam oficialmente suspensas, iniciou-se a desmobilização do efetivo do DTCEA-CO das instalações do Salgado Filho, ao mesmo tempo em que eram ativadas as estruturas de contingência na Base Aérea de Canoas.

Continuidade dos serviços e apoio às operações de resgate

As medidas adotadas ao longo daquele dia permitiram que os serviços de tráfego aéreo fossem prestados de forma segura e ininterrupta, mesmo diante de um cenário de rápida deterioração das condições ambientais e operacionais, sendo fundamentais para os dias que se seguiram.

A partir da Base Aérea de Canoas, a estrutura de controle do espaço aéreo passou a apoiar uma intensa operação aérea de resgate, transporte de suprimentos e evacuação de vítimas das enchentes, que mobilizou aeronaves militares e civis de diferentes regiões do país.

Nesse contexto, o trabalho silencioso e coordenado dos controladores de tráfego aéreo, técnicos e militares envolvidos garantiu que, mesmo em meio a uma das maiores catástrofes naturais da história do Rio Grande do Sul, o espaço aéreo permanecesse organizado, seguro e disponível para as missões humanitárias que se tornaram essenciais para a população afetada.

Figura 57 – Início do alagamento no Aeroporto Internacional Salgado Filho, na tarde do dia 03 de maio.



Fonte: DTCEA-CO, 2024.

TESTEMUNHO: A ÚLTIMA OPERAÇÃO ANTES DO SILÊNCIO

Suboficial BCT Adriano de Oliveira Teixeira¹⁰

No dia 3 de maio de 2024, sexta-feira, o Suboficial BCT Adriano cumpria o turno da tarde, das 13h30min às 20h30min, na função de supervisor controlador da Torre de Controle do Aeroporto Internacional Salgado Filho.

“Assumi o turno como em tantos outros dias. Sabíamos das enchentes no interior do estado, principalmente no Vale do Taquari, mas não imaginávamos que, naquele mesmo dia, o aeroporto de Porto Alegre seria fechado pelas águas.”

Os primeiros sinais da inundação

Ao iniciar o turno, o cenário não indicava a dimensão da tragédia que se aproximava, pois como em outras ocasiões de chuvas intensas, havia acúmulo de água nas áreas gramadas próximas à pista, situação relativamente comum no aeroporto.

Contudo, ao longo da tarde, a equipe começou a perceber que o volume de água aumentava rapidamente, já que a região próxima à Pista de Táxi Kilo, que dá acesso ao Pátio 3, passou a apresentar alagamentos cada vez mais extensos, por volta das 16h30min a água já alcançava partes dessa área. Ainda assim, a pista principal permanecia operacional, permitindo pousos e decolagens.

Operações até os últimos minutos

Mesmo diante do avanço das águas, as operações aéreas continuaram sendo conduzidas com segurança, com as aeronaves ainda acessando a pista, embora algumas precisassem cruzar áreas alagadas, conforme o relato do Suboficial Adriano.

“A partir das 17h percebemos que não era mais um alagamento comum. Começamos a receber orientação de que poderíamos transferir o serviço para Canoas, contudo, naquele momento, ainda parecia algo administrável.”

A operação seguiu normalmente até a última decolagem registrada.

“A última aeronave decolou por volta das 20h05min, foi um voo da Empresa Azul Linhas Aéreas Brasileiras. Quando deixamos a Torre e passamos o serviço para Canoas, a pista ainda não estava totalmente alagada, mas estava muito próxima disso.”

A água que inicialmente ocupava apenas a lateral da pista avançou sobre toda a área gramada próxima à cabeceira 11, aproximando-se do limite do aeroporto junto à Avenida dos Estados.

Pouco depois, o Aeroporto Internacional Salgado Filho ficaria completamente submerso, permanecendo fechado por vários meses, até outubro de 2024.

Solidariedade e espírito de missão

Para o Suboficial Adriano, o aspecto mais marcante da Operação Taquari II foi o espírito de solidariedade que se manifestou entre militares, voluntários e civis. “O que mais me impactou foi a solidariedade, todos trabalharam muito. Em dois meses, parecia

10 O Suboficial Controlador de Tráfego Aéreo Adriano trabalha na Torre de Controle do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, desde 2010, sendo Supervisor da Torre Porto Alegre e instrutor dos controladores de voo.

que tínhamos feito o trabalho de um ano inteiro. Mesmos cansados, sempre apareciam voluntários perguntando se precisávamos de algo.”

Figura 58 – Prédio da Torre de Controle do Aeroporto Salgado Filho, pátio de estacionamento de aeronaves e pista de pouso inundados.



Fonte: DTCEA-CO, 2024.

*

TESTEMUNHO: O PRIMEIRO HELICÓPTERO DA FAB EM CANOAS

Primeiro-Tenente Aviador Thiago Henrique Pereira da Silva¹¹

Capitão Aviador Diego Galvão Ramalho Dianezi¹²

No dia 3 de maio de 2024, em meio ao agravamento das inundações, o Primeiro-Tenente Aviador Thiago recebeu uma missão logística: transportar um *plotter*¹³, um tanque flexível de combustível, e o Sargento Guilherme até o município de Santa Cruz do Sul, em um helicóptero H-60L *Black Hawk*. A finalidade era estabelecer um ponto de abastecimento avançado para as aeronaves que já prestavam apoio humanitário na região.

As condições meteorológicas, entretanto, tornaram o deslocamento extremamente desafiador, pois a visibilidade era muito reduzida e o voo precisou ser realizado a baixa altura, seguindo o traçado da rodovia como referência visual.

11 O Primeiro-Tenente Aviador Thiago é piloto do 5º/8º GAV, sendo Instrutor do helicóptero H-60L Black Hawk e do C-98 Caravan da BASM. Além de ser piloto de Busca e Salvamento, participa da escala de serviço no Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (SALVAERO) Curitiba, coordenando missões SAR.

12 O Capitão Aviador Dianezi é piloto de caça de formação, era Oficial de Segurança de Voo lotado na BASM e piloto de C-98 Caravan durante a Operação Taquari II.

13 O abastecimento *plotter* de combustível é usado para transferência de combustível, sendo este bombeado de um reservatório externo ou tanque flexível diretamente para a aeronave.

“Um trajeto que normalmente levaria quarenta minutos acabou durando quase três horas”, recorda o Oficial.

A mudança de missão e o deslocamento para Canoas

Após o pouso em Santa Cruz do Sul e a conclusão da entrega do material, o Tenente Thiago recebeu nova mensagem do seu Comando informando sobre o aumento significativo de pedidos de socorro na região de Canoas.

A situação exigia decisão imediata e o combustível disponível na aeronave permitia apenas uma alternativa: deslocar-se para Canoas ou retornar para Santa Maria utilizando procedimentos por instrumentos, portanto diante da emergência humanitária, a opção foi seguir para Canoas.

Durante o deslocamento, o piloto acompanhava as comunicações do controle de tráfego aéreo e percebeu a gravidade da situação que se desenhava na capital gaúcha, uma vez que as aeronaves comerciais começaram a ser orientadas a alternar para outros aeroportos.

Em determinado momento, ouviu a comunicação que marcaria simbolicamente o agravamento da crise: “A última aeronave acabou de pousar no Salgado Filho, o aeródromo está interditado.”

A chegada à Base Aérea de Canoas

O helicóptero pousou na Base Aérea de Canoas no final da tarde, já com o anoitecer se aproximando, no pátio já se encontrava um helicóptero H-125 Esquilo da Polícia Militar de São Paulo, pertencente ao Grupamento Aéreo Águia, e outras aeronaves começavam a chegar para apoiar o esforço de resgate.

Nos primeiros momentos, entretanto, havia uma limitação operacional relevante: a aeronave *Black Hawk* utilizada pela tripulação possuía restrição de horas de funcionamento do motor, o que impedia voos prolongados de busca, conforme relatado no capítulo sobre a atuação da BASM. Assim, as decolagens precisavam ocorrer apenas quando havia coordenadas relativamente precisas de pessoas necessitando de resgate.

As primeiras tentativas de resgate noturno na Ilha da Pintada

A primeira tentativa de missão ocorreu ainda durante a noite, com o uso de óculos de visão noturna (NVG), quando a tripulação decolou em meio a chuva intensa, com visibilidade extremamente limitada, sendo a região da Ilha da Pintada, em Porto Alegre, o destino inicial.

Durante a operação, o homem de resgate foi descido por guincho para tentar retirar moradores isolados. Entretanto, muitos se recusavam a abandonar suas residências naquele momento, apesar da gravidade da situação e as condições de voo tornavam a operação extremamente arriscada.

“A visibilidade era praticamente zero e voar com NVG, naquela situação aumentava muito o risco de desorientação espacial,” relembra o piloto.

Além da meteorologia adversa, havia outros fatores de risco, tais como, grande quantidade de fios de alta tensão, proximidade de postes e estruturas urbanas e telhados frágeis, que poderiam ser danificados pelo forte deslocamento de ar do rotor do *Black Hawk*. Por operar em ambiente urbano, a aeronave precisava permanecer entre 150 e 200 pés de altura para evitar danos às residências.

Após cerca de uma hora e meia de voo, sem resgates realizados e diante das condições meteorológicas críticas, a tripulação decidiu retornar à Base Aérea de Canoas, uma decisão tomada com base nos princípios de *Crew Resource Management* (CRM)¹⁴, priorizando a segurança da missão e da tripulação.

Um novo chamado durante a madrugada

Já no Hotel de Trânsito da BACO, onde as tripulações descansavam entre as missões, o Tenente recebeu nova mensagem do Capitão Aviador Bellini, coordenador de apoio aéreo do COPCj, informando sobre um possível grande número de pessoas isoladas. A informação indicava cerca de duzentas e cinquenta crianças em um telhado, acompanhada de coordenadas aproximadas.

Antes de decolar novamente, a tripulação decidiu confirmar a situação. Um avião C-98 Caravan, pilotado pelo Capitão Aviador Dianezi, que passava pela BACO, foi acionado para realizar um voo de verificação visual na área indicada.

O Capitão descreve que o seu voo partiu de Santa Maria por volta das 22h do dia 3 de maio e a sua missão, inicialmente, consistia em realizar a rendição da tripulação de helicóptero responsável pelas operações de resgate na região metropolitana de Porto Alegre.

Ao pousar na BACO, o cenário ainda era relativamente tranquilo, com o pátio praticamente vazio, apenas um helicóptero civil Jet Ranger havia alternado para a Base, após não conseguir pousar no aeroporto da capital.

Logo após o pouso, o tripulante responsável pelo alerta SAR aproximou-se do Oficial, solicitando o apoio do C-98 Caravan para a realização de uma busca inicial, cujo objetivo era localizar as vítimas e permitir que o helicóptero se deslocasse diretamente para o ponto de resgate.

Tendo obtido autorização do Comandante do Grupo Operacional de Santa Maria (GOP-SM) para a missão, um militar especializado em busca e salvamento embarcou na aeronave. O operador estava equipado com óculos de visão noturna, posicionando-se na parte traseira da cabine para auxiliar na identificação visual de possíveis vítimas. Enquanto isso, o mecânico de voo do C-98 permaneceria atento, monitorando possíveis obstáculos, como antenas, torres ou elevações que poderiam representar risco durante o voo à baixa altura. A situação exigia uma coordenação precisa entre todos os tripulantes, de acordo com o relato do Capitão: “Fizemos um *briefing* bem detalhado, pois tratava-se de uma situação nova e exigia uma coordenação de cabine muito intensa. O CRM funcionou perfeitamente e não tivemos nenhum susto.”

Por volta das 23h30min, a aeronave C-98 decolou da BACO pela pista 13, curvando à direita logo após a decolagem e sobrevoando a região do Aeroporto Internacional Salgado Filho. O teto de nuvens era baixo, variando entre 500 e 700 pés, com chuva leve em toda a área. Mesmo naquela altura, já era possível observar a água avançando sobre partes da cidade.

Outro fato chamou a atenção da tripulação, ao estabelecer contato com o Controle de Aproximação, recebeu a informação de que a Terminal Porto Alegre operava em regime

14 Conjunto de práticas e treinamentos desenvolvidos, principalmente na aviação, para melhorar a segurança e a eficiência das operações por intermédio da interação da tripulação. Também chamado de gerenciamento de cabine.

de livre coordenação, ou seja, significava que não havia outros tráfegos aéreos na região, causando surpresa no Capitão Dianezi:

“O Controle informou que o voo era de livre coordenação porque éramos o único tráfego na Terminal, algo praticamente impossível de acontecer em Porto Alegre.”

A busca sobre a Ilha da Pintada

Ao aproximar-se da região da Ilha da Pintada, a tripulação do C-98 Caravan percebeu um contraste marcante entre a iluminação de Porto Alegre e a escuridão predominante sobre a área alagada, quando começaram a surgir pequenos pontos de luz na escuridão, eram moradores que tentavam sinalizar sua presença.

A aeronave passou a orbitar a área, identificando e registrando os pontos onde havia concentração de pessoas. Para sinalizar aos moradores que haviam sido avistados, a tripulação acendeu todas as luzes externas da aeronave e passou a piscar os faróis.

Durante vários minutos, o C-98 Caravan permaneceu circulando a região, identificando novos focos de pessoas ilhadas. Segundo o Aviador, o número de vítimas era significativo e distribuíam-se por uma extensa área.

Após identificar diversos pontos com pessoas aguardando socorro, a tripulação estabeleceu contato via rádio com o helicóptero *Black Hawk*, informando que as vítimas haviam sido localizadas. Como não havia outros tráfegos na região, a tripulação do C-98 Caravan conseguiu visualizar a decolagem do helicóptero e acompanhou seu deslocamento em direção à área do resgate, de acordo com o relato do Oficial:

“Fomos balizando o voo deles, passando correção de proa e distância até chegarem ao ponto mais próximo das pessoas.”

Assim que a tripulação do helicóptero confirmou o contato visual com as vítimas e iniciou os procedimentos de resgate, a missão do C-98 Caravan foi considerada cumprida.

Entretanto, mais uma vez, muitos moradores hesitavam em deixar suas casas e diante da persistência das condições meteorológicas adversas, a tripulação do H-60L *Black Hawk* decidiu retornar à BACO e aguardar melhores condições de voo.

A equipagem do C-98 Caravan, comandada pelo Capitão Dianezi, também regressou para a BACO e pela manhã do dia seguinte prosseguiu para Santa Maria.

O amanhecer e o início dos grandes resgates

Por volta das 5h do sábado, a tripulação do helicóptero *Black Hawk* reuniu-se novamente para avaliar as condições meteorológicas, pois com o início do amanhecer, a visibilidade melhorou parcialmente, permitindo nova decolagem. Por orientação do Comando Conjunto, o destino foi o bairro Mathias Velho, em Canoas, uma das áreas mais afetadas pela elevação das águas.

Ao chegar ao local, o helicóptero era a única aeronave em operação naquela região e a cena encontrada impressionou profundamente os militares, pois havia inúmeras pessoas que estavam sobre os telhados aguardando socorro.

O Tenente Aviador Thiago entrou em contato com outro helicóptero da FAB, pertencente ao Segundo Esquadrão do Décimo Grupo de Aviação¹⁵ (2º/10º GAV), Esquadrão Pelicano, que havia chegado recentemente à Base. Logo, os dois helicópteros passaram a operar lado a lado.

15 O 2º/10º GAV está sediado em Campo Grande (MS), é a principal e única unidade da FAB dedicada exclusivamente a missões de Busca e Salvamento em âmbito nacional. Utiliza as aeronaves SC-105 Amazonas e H-60L *Black Hawk*.

“Lembro bem da imagem dos dois helicópteros próximos, içando pessoas de cima dos telhados no Mathias Velho,” relata o Oficial.

As vítimas eram retiradas por guincho e acomodadas no interior das aeronaves até o limite de peso e autonomia permitidos. Os primeiros resgatados foram levados à BACO, posteriormente, as operações passaram a utilizar as instalações da ULBRA, onde havia melhor estrutura para acolhimento e encaminhamento dos desalojados.

O dilema das prioridades: quem salvar primeiro?

Com milhares de pessoas aguardando socorro e autonomia limitada de voo, a tripulação precisava estabelecer critérios de prioridade. As decisões eram tomadas coletivamente, com base nos princípios de CRM, sendo prioridade as grávidas, crianças, idosos e pessoas em situação de maior vulnerabilidade e o Tenente relembra a pressão do momento: “De cima, víamos muitas pessoas precisando de ajuda, como tínhamos autonomia limitada, precisávamos decidir quem resgatar primeiro.”

Em diversas ocasiões, a tripulação precisou deixar alguns moradores para retornar posteriormente, o que gerava angústia tanto para os familiares que foram resgatados quanto para aqueles que permaneciam aguardando.

“Às vezes, víamos três homens adultos em uma casa e, na outra, uma mulher grávida. Precisávamos priorizar quem corria maior risco.” recorda o Tenente Thiago, que permaneceu em Canoas realizando resgates durante uma semana, regressando para a BASM no dia 10 de maio de 2024.

Figura 59 – O C-98 Caravan da BASM, código Bagual 08, e a sua tripulação na ocasião da busca de vítimas em Porto Alegre no dia 3 de maio de 2024.



Fonte: BASM, 2024.

*

A sinergia de esforços, conjugada à disciplina e ao elevado grau de comprometimento do efetivo da Base Aérea de Canoas, possibilitou a manutenção de um fluxo operacional aéreo contínuo, mesmo diante de um contexto extremamente adverso.

Os cinco dias iniciais da Operação Taquari II representaram o período de maior desafio para a BACO, contudo, graças à dedicação incansável de seu contingente e ao progressivo apoio recebido de diversas instituições públicas e privadas, foi possível estabelecer, de forma célere e eficaz, uma estrutura operacional comparável a uma configuração de guerra, em resposta direta à catástrofe climática que assolou o Rio Grande do Sul.

Esse processo de mobilização e adaptação será detalhado na sequência: Base Aérea de Canoas – Parte 2: A Estrutura de Guerra Toma Forma.

CAPÍTULO 3

BASE AÉREA DE CANOAS - PARTE 2

A ESTRUTURA DE GUERRA TOMA FORMA

A medida que a dimensão da tragédia se tornava mais clara, a Força Aérea Brasileira, em estreita integração com outros órgãos militares e civis, consolidava, na Base Aérea de Canoas, o núcleo de uma verdadeira estrutura de operações aéreas em ambiente de guerra.

O CENTRO DAS OPERAÇÕES AÉREAS DA OPERAÇÃO TAQUARI II

Com o fechamento, em 3 de maio de 2024, do Aeroporto Internacional Salgado Filho, a BACO assumiu papel ainda mais estratégico, tornando-se o principal ponto de apoio para o transporte aéreo de pessoas e cargas essenciais, além de centro de execução das missões de resgate na área metropolitana de Porto Alegre.

Essa demanda exigiu uma rápida ampliação da capacidade operacional da Base, que adaptou suas instalações e expandiu seus procedimentos para comportar o intenso aumento do fluxo de aeronaves civis e militares. Em poucos dias, a BACO passou a centralizar operações de resgate, transporte logístico e apoio humanitário em uma escala inédita.

O Gabinete de Crise: o comitê central da GUARNAE-CO

Na manhã de 3 de maio, durante a primeira reunião do Comando Operacional Conjunto Taquari II, que participou presencialmente, o Major-Brigadeiro do Ar Vincent Dang, Comandante do V COMAR à época, tomou conhecimento da iminência da inundação da capital gaúcha e o provável fechamento do Aeroporto Internacional Salgado Filho.

Diante da gravidade do cenário, o Oficial General orientou o Tenente-Coronel Romanelli, Comandante da BACO, a estabelecer o estado de alerta e a ampliar o apoio logístico para o atendimento aos desabrigados.

Como medida de prontidão, o Comandante do V COMAR ativou o Gabinete de Crise na GUARNAE-CO, reunindo os comandantes de todas as suas organizações militares. Simultaneamente, estabeleceu-se a interlocução direta com a Prefeitura de Canoas, por meio do Coronel Aviador Veterano Paulo Rogério Glaeser, Assessor de Relações Institucionais do V COMAR, que passou a integrar tanto os briefings do Gabinete de Crise quanto os do município.

Diante da complexidade da operação, o Comandante do V COMAR recomendou ao Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE) o envio de um Oficial-General para

integrar o Comando Operacional Conjunto, visando conferir maior celeridade ao processo de tomada de decisões.

A implementação do Gabinete de Crise, com reuniões diárias na sala de reuniões do Grupo Operacional da BACO (GOP-CO), realizadas ao nascer e ao pôr do sol, revelou-se uma medida estratégica fundamental, pois sua atuação como núcleo central de coordenação e a assessoria contínua prestada foram determinantes para a assertividade das ações executadas ao longo da Operação Taquari II.

O SISCEAB se reorganiza para a Operação

Na noite de 3 de maio de 2024, as missões de resgate começaram a se intensificar de forma exponencial, assim o aumento expressivo do número de aeronaves, especialmente helicópteros, exigiu que o DTCEA-CO adotasse medidas imediatas para garantir a segurança e a fluidez das operações.

Entre essas ações, destacaram-se a instalação de um Serviço Automático de Informação de Terminal (ATIS¹) no aeródromo de Canoas e a criação de novas posições operacionais na Torre de Controle, como a posição “tráfego²”, permitindo desocupar a frequência principal, tornando as comunicações mais eficientes em um ambiente altamente congestionado.

Neste período, muitos profissionais permaneceram por dias seguidos nas instalações do Destacamento, que precisaram ser adaptadas para acolher o efetivo em pernoite. Salas administrativas foram transformadas em alojamentos improvisados, enquanto o Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II)³ enviou colchões, roupas de cama, barracas e mantimentos, assegurando condições mínimas para a continuidade das atividades.

Outro desafio crítico foi o desabastecimento de água, que ameaçava a própria continuidade dos serviços. A solução veio por meio da coordenação entre o Gabinete de Crise da GUARNAE-CO e o Comando Operacional Conjunto Taquari II, com o emprego de caminhões-pipa do Exército Brasileiro para abastecimento das instalações.

O Primeiro-Sargento Controlador de Tráfego Aéreo Jônata Corrêa Vargas foi um dos atingidos pelas inundações e permaneceu, juntamente com a esposa, 12 dias alojado nas instalações do DTCEA-CO. Ele destaca a importância deste apoio institucional para que conseguisse cumprir a sua missão.

Tenho que destacar com louvor o apoio que recebemos no início das operações, começando pelo Comandante do DTCEA-CO e pelo suporte dado pela Base Aérea, não só para as operações, mas também no lado humano de todos os envolvidos. Essa assistência foi muito importante para as operações.

Adaptação operacional e redesenho do espaço aéreo

No campo operacional, a complexidade das ações de controle de tráfego aéreo exigiu supervisão constante e cada órgão envolvido passou a contar com um Oficial Controlador dedicado, responsável por acompanhar as operações e garantir a tomada de decisões rápidas e seguras. Tais militares foram fundamentais para a coordenação entre os órgãos operacionais e os mais diversos setores do CINDACTA II, formando a sinergia necessária para a eficiência dos serviços de controle de tráfego aéreo prestados.

1 Transmissão automática e contínua de informações essenciais, gravada em áudio, que informa aos pilotos condições meteorológicas, pistas em uso, NOTAMs e procedimentos atuais de um aeródromo.

2 Frequência para as aeronaves receberem as autorizações de plano de voo, solicitar alterações e receber informações importantes, para descongestionar a frequência da posição “torre” ou da posição “solo”.

3 O CINDACTA II é uma organização militar da FAB, sediada em Curitiba - PR, responsável pelo controle, vigilância e gerenciamento do tráfego aéreo, tanto civil quanto militar, na Região Sul e partes do Sudeste e Centro-Oeste.

Com o aumento do número de aeronaves e a indisponibilidade do radar, tornou-se necessário redesenhar completamente a Terminal Porto Alegre, já que o modelo original previa um número limitado de quatro aeronaves em operação sem radar, condição rapidamente superada pelo volume de missões.

Como resposta, foram criadas zonas de autocoordenação para aeronaves abaixo de 4 mil pés, priorizando voos de busca, salvamento e ajuda humanitária. Além disso, foi instalado um órgão operacional, chamado “Rádio Taquari” junto ao 3º RCG, específico para prestação de informações de tráfego em áreas críticas, ampliando a capacidade de coordenação.

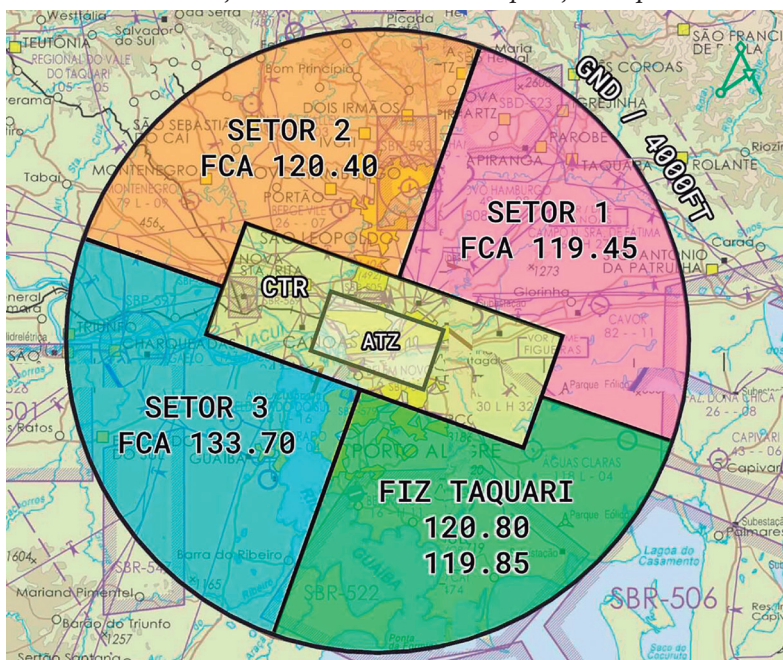
Todas essas mudanças foram formalizadas por meio de NOTAMs e amplamente divulgadas aos pilotos, inclusive por meio de aplicativos de comunicação, garantindo que as tripulações estivessem continuamente atualizadas sobre as condições operacionais.

Uma medida particularmente eficaz foi a designação de um controlador dedicado à criação de planos de voo para helicópteros de resgate, diretamente a partir do contato inicial com a Torre Canoas, o que reduziu o tempo de preparação das missões e aumentou significativamente a fluidez das operações.

Ainda nas fases iniciais, o CINDACTA II desempenhou um papel fundamental na conscientização e coordenação dos riscos inerentes à operação de drones no espaço aéreo afetado. A unidade assumiu o gerenciamento das operações de drones de segurança pública, em estreita sintonia com o Comando Operacional Conjunto e com a Força Aérea Componente, além da realização de videoconferência com operadores privados e divulgação de cartilhas de segurança nas redes sociais.

A figura 60 apresenta o mapa aeronáutico, centrado no aeródromo de Canoas, com a divisão em setores de autocoordenação utilizados pelas aeronaves durante a Operação Taquari II.

Figura 60 – Mapa aeronáutico centrado na BACO e a divisão de áreas e frequências de autocoordenação utilizadas durante a Operação Taquari II.



Fonte: DTCEA-CO, 2024.

TESTEMUNHO: O CHEFE DA TORRE DE CANOAS

Capitão Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Ronaldo Ivan Stuker⁴

O Capitão Stuker relembra que, durante aproximadamente cinco dias, as missões foram predominantemente voltadas ao resgate de vítimas, com até 30 helicópteros operando simultaneamente sobre áreas críticas como os bairros Mathias Velho e Rio Branco, em Canoas. As aeronaves realizavam sucessivos deslocamentos, transportando pessoas resgatadas para pontos de apoio como a ULBRA e outras áreas seguras.

Sem o auxílio de radar e operando em regime convencional, as frequências apresentavam congestionamento constante com múltiplas aeronaves tentando estabelecer comunicação simultaneamente. Diante disso, os controladores passaram a atuar prioritariamente na prestação de informações de voo e na coordenação geral, buscando manter a segurança em um cenário de elevada complexidade conforme relato do Oficial:

“Realmente, não havia condições de realizar o controle de tráfego aéreo nos moldes convencionais, portanto passamos a atuar intensamente na prestação de informações de voo, priorizando a segurança, mesmo diante do congestionamento das frequências e do volume de aeronaves.”

O impacto da Operação não se restringiu ao espaço aéreo, pois, no solo, a infraestrutura da Base Aérea de Canoas operava no limite de sua capacidade.

O pátio e as pistas de táxi foram rapidamente saturados: a pista de táxi “Foxtrot” ficou completamente ocupada por helicópteros, enquanto a pista de táxi “Alpha” precisou ser interditada para aeronaves de grande porte, restava, na prática, apenas a pista de táxi “Bravo” para o fluxo de pousos e decolagens.

Era comum observar, simultaneamente, múltiplas aeronaves de grande porte, como o KC-390 Millennium, aguardando liberação para operar, enquanto outras realizavam procedimentos de pouso, deslocamento e estacionamento.

A coordenação dessas operações exigiu integração constante entre a Torre de Controle, equipes de solo, logística e demais órgãos de apoio, incluindo o Grupo Logístico de Canoas (GLOG-CO) e a Seção de Coordenação de Operações Aéreas Militares (SCOAM).

Um momento que ficou marcado para o militar: “Cada aeronave que chamava era anotada à mão, como antigamente. Em um dos dias, passamos de quinhentos tráfegos, mas sei que foram mais, porque nem sempre havia tempo de registrar tudo.”

A média diária ao longo do período chegou a cerca de 250 movimentos aéreos, contrastando com a rotina habitual de aproximadamente 40 tráfegos diários na Base Aérea.

Ainda assim, fatores como condições meteorológicas adversas impactavam diretamente a operação, reduzindo momentaneamente o volume de voos em dias de menor visibilidade.

Apesar da intensidade das operações e das limitações enfrentadas, não foram registrados incidentes ou acidentes aeronáuticos durante o período crítico, um resultado que evidencia o nível de profissionalismo e comprometimento das equipes envolvidas.

A condução das operações exigiu adaptações em relação aos procedimentos normativos, sempre com foco na preservação da segurança, conforme o Capitão narra:

“Se fôssemos seguir tudo exatamente como está na legislação, não conseguiríamos atender quem precisava. A prioridade era salvar vidas, mas sempre com total segurança, apesar daquele cenário.”

4 À época das inundações, o Capitão Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Stuker, era Primeiro-Tenente e exercia a função de Chefe do Controle de Aproximação de Porto Alegre (APP-PA) e da Torre de Controle de Canoas (TWR-CO).

Comprometimento em meio à adversidade

Para além dos aspectos técnicos e operacionais, o relato do Capitão Stuker destaca, de forma marcante, o comprometimento humano que sustentou a Operação.

“Muitos perderam tudo, abandonaram suas casas e foram atingidos pelas enchentes e, ainda assim, apresentaram-se para o serviço. Havia militares sem farda, sem teto, mas presentes, pois compreendiam que a população precisava deles naquele momento.”

O sucesso das operações não foi fruto de ações isoladas, mas da articulação entre múltiplos setores: controladores, equipes técnicas, logística, apoio de solo e comando.

A atuação da área técnica, muitas vezes invisível, foi essencial para restabelecer frequências, manter sistemas operacionais e garantir as condições mínimas para o controle do tráfego aéreo.

*

Helipontos estratégicos e descentralização das Operações

Para atender ao elevado fluxo de aeronaves de asas rotativas e otimizar as operações na região metropolitana, tornou-se necessária a criação de três helipontos estratégicos, os quais serão detalhados posteriormente. Esses pontos foram ativados sob demanda do Comando Operacional Conjunto Taquari II, com o objetivo de descentralizar o tráfego aéreo e facilitar o acesso aos principais locais de resgate e apoio humanitário.

A implementação desses helipontos exigiu intensa coordenação logística, incluindo a adaptação de locais para receber operações aéreas, a organização da infraestrutura mínima necessária e o estabelecimento de procedimentos que garantissem segurança às tripulações e equipes de apoio.

Nesse contexto, as aproximações aéreas para esses pontos eram realizadas por meio de frequência de coordenação livre entre as aeronaves, sem a participação direta dos órgãos tradicionais de controle de tráfego aéreo. A intensificação das operações, somada a fatores como a meteorologia desfavorável e a pressão inerente às missões de resgate, passou a representar um fator potencial de risco para a segurança de voo.

Diante de um cenário com o crescente número de voos, foram estabelecidas coordenações com o Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA V) e com o DTCEA-CO. Como resultado, dois militares passaram a atuar como observadores, auxiliando nas coordenações de tráfego entre as aeronaves. Esses militares não exerceram funções de controle de tráfego aéreo, mas atuaram como elementos adicionais de apoio à segurança operacional.

Desta forma, em coordenação com o DTCEA-CO, foi instalado ainda um Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS)⁵ no Terceiro Regimento de Cavalaria de Guarda (3º RCG), utilizando infraestrutura, frequências e controladores disponibilizados pelo 2º/1º GCC, que passou a prestar o Serviço de Informação de Voo em frequência específica para aquela região.

TESTEMUNHO: A SEGURANÇA DE VOO NA ULBRA

Primeiro-Tenente Aviador Yan Dorigo Klipes Viana⁶

No dia 3 de maio de 2024, sexta-feira, o Oficial acompanhava, junto à esposa então estudante de Medicina na Universidade Luterana do Brasil (ULBRA), o agravamento da situação decorrente das enchentes. Inicialmente mobilizados para o apoio humanitário, deslocaram-se à universidade para auxiliar na distribuição de mantimentos.

⁵ Serviço prestado em aeródromos sem torre de controle, fornecendo meteorologia, condições da pista e tráfego, sem emitir autorizações, focando em segurança.

⁶ O Primeiro-Tenente Aviador Dorigo é piloto da aviação de patrulha e Oficial de segurança de voo formado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). Na época da Operação Taquari II era membro do efetivo do SERIPA V.

Foi nesse cenário que o Primeiro-Tenente Aviador Dorigo identificou um ponto crítico: diversas aeronaves de asas rotativas operavam simultaneamente no gramado da instituição, sem coordenação formal, enquanto civis e voluntários circulavam próximos às áreas de pouso. A percepção do risco foi imediata e a partir daquele momento, a Operação, para ele, assumia contornos mais complexos e urgentes.

Ação imediata: organizar o tráfego aéreo

Diante da situação, o Tenente Dorigo entrou em contato com seu superior, Chefe do SERIPA V, o Tenente-Coronel Aviador Thiago, solicitando apoio para estabelecer medidas de coordenação. A resposta foi rápida e a organização militar passou a atuar no local com o objetivo de prevenir acidentes.

No primeiro dia, ainda sem apoio de rádio, a equipe utilizou exclusivamente sinalização visual para orientar as aeronaves, sendo estabelecidas padronizações para aproximação, pouso e circulação em solo, além de orientações rigorosas aos voluntários, especialmente quanto aos riscos associados ao rotor de cauda das aeronaves.

A diversidade de vetores aéreos empregados, desde helicópteros leves até aeronaves de maior porte, como o H-36 Caracal e o H-60L *Black Hawk*, exigiu a definição de distâncias seguras, setores de pouso e fluxos organizados de pessoas. Com o passar dos dias, e com a chegada de meios das Forças Armadas, essas medidas foram sendo refinadas, incluindo a demarcação física das áreas e a definição de circuitos de tráfego.

No segundo dia de operação, em contato com a Base Aérea de Canoas, foram disponibilizados equipamentos de comunicação, permitindo o estabelecimento de frequências e maior coordenação entre as aeronaves. Paralelamente, estruturava-se o Comando Operacional Conjunto Taquari II, ampliando o nível de integração entre as instituições envolvidas.

O Tenente Dorigo permaneceu trabalhando na ULBRA entre os dias 3 e 10 de maio. Com a estabilização progressiva das operações, passou a atuar também no 3º RCG, local em que a operação já se encontrava mais organizada, com áreas previamente demarcadas e um controle mais rigoroso do ambiente.

O impacto humano da Operação

Os primeiros dias, especialmente entre 3 e 5 de maio, foram os mais críticos, tendo em vista que a ausência de planejamento prévio, somada à urgência dos resgates, exigiu dedicação integral da equipe. Nesse contexto, o militar destaca o caos vivenciado:

“Chegavam pessoas em estado crítico e algumas, infelizmente, não resistiram. Ao mesmo tempo, precisávamos manter a coordenação e a segurança das operações, era impossível apenas observar, nós também ajudávamos diretamente nos resgates.”

A partir da percepção da necessidade de atendimento imediato, foi organizada uma triagem emergencial no local, com apoio de médicos e estudantes da ULBRA, além da posterior instalação de um ponto da Cruz Vermelha, nas palavras do Tenente.

“Antes mesmo de a aeronave pousar, questionávamos via rádio o que seria necessário: maca, soro ou atendimento imediato. Dessa forma, a equipe de saúde já se antecipava aos procedimentos, o que fez diferença na vida de muitas pessoas.”

Outro desafio relevante foi a presença de civis nas áreas de operação, os quais, muitas vezes, não tinham consciência dos riscos envolvidos. A partir do segundo dia, a equipe passou a atuar uniformizada, reforçando a autoridade no local, com apoio da Brigada Militar para controle de acesso e segurança.

As medidas adotadas contribuíram para evitar acidentes em um ambiente altamente sensível, especialmente durante pousos e decolagens, considerados os momentos mais críticos.

*

Ativação da Estação AFIS “Taquari”

O 2º/1º GCC foi mobilizado para cumprir duas missões prioritárias: a ativação de um AFIS no 3º RCG e o restabelecimento da vigilância radar da Terminal Porto Alegre, provisoriamente, em Canoas, na sede do DTCEA-CO.

O 3º RCG do Exército Brasileiro, em Porto Alegre, tornou-se um importante ponto de coordenação das operações aéreas, reunindo em determinados momentos mais de 30 helicópteros em atividade simultânea. Diante do elevado volume de tráfego e da complexidade das missões de resgate e transporte de donativos, tornou-se imprescindível a instalação de um AFIS, com a finalidade de coordenar os voos operando abaixo do nível de voo FL040 (1.200m) e fornecer informações críticas de tráfego e meteorologia aos pilotos, garantindo a segurança e a fluidez das operações.

No dia 6 de maio de 2024, uma equipe iniciou a montagem da estação AFIS, em condições adversas, mesmo assim, em menos de 24 horas, a estrutura encontrava-se plenamente operacional, dotada de rádios VHF-AM, antenas de longo alcance, sistemas de enlace satelital, estações meteorológicas e equipamentos de informática interligados em rede. A autonomia energética foi garantida por geradores portáteis e bancos de baterias, assegurando fornecimento contínuo de energia elétrica. Adicionalmente, sistemas redundantes de comunicação (VHF e UHF) e de telefonia operacional proporcionaram conectividade permanente com o APP-PA, a Torre de Controle de Canoas (TWR-CO) e demais órgãos de controle.

Figura 61 - Sala de operações da AFIS “Taquari”, no 3º RCG.



Fonte: 2º/1º GCC, 2024.

Denominada “Rádio Taquari”, a estação entrou em operação no dia 7 de maio e permaneceu ativa até 8 de junho de 2024, registrando 5.029 movimentos aéreos e tendo atuação decisiva para evitar incidentes, otimizar o fluxo logístico e garantir a segurança das missões humanitárias.

TESTEMUNHO: A ESTRUTURAÇÃO DA “RÁDIO TAQUARI”

Primeiro-Tenente Aviador Marcos Giovany Aviz Santos⁷

O Primeiro-Tenente Aviador Giovany vivenciou, simultaneamente, o drama pessoal e o dever profissional nos primeiros dias das inundações.

Na manhã de sábado, 4 de maio, por volta das 6h, recebeu a determinação oficial para evacuação imediata da Vila Militar dos Oficiais diante do risco iminente de inundação. A saída foi rápida e marcada pela urgência: reuniu o essencial e dirigiu-se à BACO, onde o 2º/1º GCC Esquadrão Aranha, já se organizava para enfrentar a crise, conforme ele narra:

“Foi uma correria e pegamos o essencial. Minha esposa, que estava grávida, nosso cachorro e fomos para o Esquadrão, onde passamos a viver e trabalhar ao mesmo tempo.”

Com o aumento repentino do número de militares e familiares desalojados, o Esquadrão precisou adaptar rapidamente suas instalações, mas os alojamentos operacionais tornaram-se insuficientes e setores administrativos foram convertidos em áreas de abrigo. Paralelamente, já se iniciava o planejamento das ações operacionais que seriam fundamentais nos dias seguintes.

Mobilização operacional e instalação da Rádio Taquari

A mobilização para a montagem da “Rádio Taquari” ocorreu com rapidez: no domingo, 5 de maio, os materiais foram preparados e, na segunda-feira, transportados por caminhão tropa do GSD-CO até o 3º RCG.

A mobilização enfrentou dificuldades significativas, especialmente nos deslocamentos, visto que, no primeiro dia, o trajeto entre Canoas e Porto Alegre, que normalmente levaria poucos minutos, chegou a durar cerca de quatro horas, devido à interdição de vias e ausência de corredores humanitários naquele momento.

O objetivo principal da instalação da “Rádio Taquari” era garantir uma frequência comum, permitindo que as aeronaves em missão de resgate pudessem compartilhar informações, coordenar posições e definir prioridades de pouso com segurança.

“As aeronaves se coordenavam entre si pela rádio: informavam posição, área de atuação e até a prioridade para pouso. O objetivo maior era evitar acidentes e garantir que todos voltassem em segurança, trazendo as vítimas,” recorda o Oficial.

A intensidade das operações atingiu níveis excepcionais, pois, em determinado dia, foram registrados 596 movimentos aéreos na área do 3º RCG, que era um espaço improvisado, originalmente um campo de polo, sem infraestrutura aeroportuária convencional.

Para o Tenente, a experiência extrema reforçou o papel estratégico do Grupo de Comunicações e Controle no apoio às operações aéreas em cenários de crise:

“O nosso carro-chefe é a mobilidade e estaremos sempre prontos onde o Brasil precisar, nossas equipes e nossos meios estarão à disposição para apoiar a população.”

*

Restabelecimento da cobertura Radar na Terminal Porto Alegre

Paralelamente às operações da AFIS, foram iniciados os esforços para restabelecer a vigilância radar da Terminal Porto Alegre. Com o radar do Aeroporto Internacional Salgado Filho inoperante, o DECEA autorizou o deslocamento do radar móvel localizado em Chapecó – SC.

⁷ Primeiro-Tenente Aviador Giovany é piloto de Transporte Aéreo e serve no 2º/1º GCC - Esquadrão Aranha, tendo sido promovido a Capitão em 2025.

A operação de desmobilização em Chapecó iniciou no dia 9 de maio de 2024, envolvendo uma força-tarefa composta por nove militares do 2º/1º GCC e dez militares do 4º/1º GCC, Esquadrão Mangrulho, unidade irmã sediada na BASM.

As primeiras etapas da desmobilização foram direcionadas aos módulos essenciais do sistema, notadamente o Grupo de Transmissão e o Contêiner de Eletrônicos. Diante da extrema urgência no restabelecimento da vigilância radar na Terminal Porto Alegre, esses equipamentos foram transportados por modal aéreo.

Essa estratégia garantiu a agilidade na transferência dos meios essenciais e mitigou os riscos inerentes ao transporte terrestre de equipamentos altamente sensíveis e, para isso, foi empregada uma aeronave KC-390 Millennium, que realizou uma série de voos entre o Rio de Janeiro, Chapecó e Canoas. Foram realizadas quatro jornadas de ida e volta entre Canoas e Chapecó, iniciadas na noite de 12 de maio e concluídas na madrugada de 13 de maio. Tal esforço demonstra a prioridade conferida à montagem do equipamento radar, encerrando com sucesso a etapa aérea da operação e garantindo o traslado seguro de todos os componentes sensíveis do radar móvel, o modelo TPS-B34.

Figura 62 - Embarque dos componentes do Radar TPS-B34 em Chapecó-SC.



Fonte: 2º/1º GCC, 2024.

Deslocamento terrestre sob escolta

Simultaneamente ao esforço aéreo, a operação terrestre foi colocada em marcha e, entre os dias 14 e 16 de maio, os módulos menos críticos e os materiais auxiliares do sítio radar foram transportados por comboio, em uma viagem de aproximadamente 1.076 km entre Chapecó, Base Aérea de Florianópolis (BAFL) e a BACO. Esse itinerário foi selecionado por oferecer as melhores condições de segurança e trafegabilidade.

O deslocamento contou com escolta armada especializada do GSD-CO, que atuou na proteção do comboio durante todo o percurso, com especial atenção aos trechos urbanos e rodoviários classificados como de maior risco. A chegada do material em Canoas foi registrada no dia 15 de maio, sem qualquer intercorrência, cumprindo integralmente o cronograma logístico estabelecido pela Seção Técnica do 2º/1º GCC.

A transição para a etapa de instalação do radar na BACO foi iniciada já no dia 14 de maio, com a preparação da torre TT-12, que receberia o equipamento. Essa estrutura foi montada com o apoio direto e imprescindível dos militares do 4º/1º GCC, que atuaram lado a lado com o efetivo do Esquadrão Aranha. Os trabalhos de montagem da torre, instalação

dos subsistemas eletrônicos e posicionamento do Grupo Transmissor foram concluídos no dia 18 de maio, dentro dos prazos previstos.

Na sequência, foi iniciado o processo de parametrização⁸ do radar TPS-B34, bem como os ajustes técnicos necessários para garantir sua plena integração com o Sistema de Tratamento e Visualização de Dados da APP-PA. Entre os dias 18 e 22 de maio, foram conduzidos os testes de desempenho e calibração, culminando na realização do voo de inspeção e homologação, executado pelo Grupo Especial de Inspeção em Voo (GEIV).

Em paralelo à instalação do Radar do 2º/1º GCC para cobrir a área da Terminal, o CINDACTA II iniciou a montagem de consoles de controle de aproximação no interior do COI (Centro de Operações Integradas), nas suas instalações em Curitiba. A partir da homologação e integração do referido radar nos consoles montados em Curitiba, o Controle de Aproximação de Porto Alegre passou a operar a partir daquela localidade, com o deslocamento e revezamento dos controladores do DTCEA-CO.

Figura 63 - Radar TPS-B34 em operação no Centro Diretor Aerotático de Canoas (CDAT-CO).



Fonte: 2º/1º GCC, 2024.

Retomada da Consciência Situacional do Espaço Aéreo

Com a entrada em operação do radar e o trabalho integrado do DTCEA-CO e do CINDACTA II, foi possível restabelecer um controle mais estruturado do espaço aéreo da região.

A recuperação da capacidade de vigilância radar elevou significativamente os níveis de segurança, eficiência e fluidez das operações aéreas, especialmente em um cenário caracterizado por alta complexidade e demanda sem precedentes.

⁸ Configuração técnica e o ajuste de sensores para garantir a detecção precisa de aeronaves ou formações meteorológicas e a correta apresentação dessas informações aos controladores de tráfego aéreo ou pilotos.

TESTEMUNHO: UM PEQUENO COMPONENTE, UM GRANDE RESULTADO

Segundo-Sargento BET Eduardo da Silva Pinto⁹

No dia 3 de maio de 2024, ao notar o pânico em um mercado próximo da sua residência, o Segundo-Sargento Eduardo Silva percebeu a gravidade das enchentes e correu para resgatar seus pais no bairro Mato Grande. Mesmo com acessos bloqueados, ele seguiu a pé pela água, que subiu rapidamente. O militar conseguiu retirar sua família em segurança pouco antes de a inundação atingir o telhado da residência.

Do resgate familiar ao esforço coletivo

A familiaridade com atividades náuticas, adquirida ao longo da vida, permitiu que a família reagisse com rapidez. Utilizando uma embarcação trazida de um sítio da família em Osório, no litoral gaúcho, iniciou o resgate de vizinhos e familiares nas áreas mais atingidas, especialmente no bairro Mathias Velho.

O Sargento, embora acionado para o serviço no Esquadrão, acompanhava com apreensão as ações da família, pois seu pai e irmão realizaram resgates em condições extremas, inclusive de um familiar acamado, retirado do telhado em maca.

“Meu pai perdeu tudo em único dia, tanto que ficou apenas com a roupa do corpo, mesmo assim, passou dois dias no frio, com fome e chuva, resgatando pessoas que nunca tinha visto. Isso me marcou profundamente.”

Um pequeno componente, um grande resultado

No dia 4 de maio, já em serviço no 2º/1º GCC, o Graduado recebeu uma mensagem da mãe informando que dois tios permaneciam ilhados, sem perspectiva de resgate imediato, pois havia grande limitação de meios disponíveis para salvamento.

Paralelamente, uma demanda técnica surgiria de forma inesperada, pois um helicóptero do Exército Brasileiro empregado nas operações de resgate encontrava-se inoperante devido à falha de um componente eletrônico e, mesmo diante das dificuldades logísticas, com comércio fechado e vias bloqueadas, o Sargento mobilizou seus próprios recursos: “pensei: teremos que dar um jeito, pois não tinha como comprar e, então, fui para casa procurar em uma pequena reserva que possuía.”

Após uma busca criteriosa, encontrou componentes compatíveis e, por meio de associação de resistores, obteve o valor necessário para substituição. Dirigiu-se à Base, apresentou-se à equipe e realizou o reparo: “Substituí a resistência, mas, sinceramente, não acreditava que algo tão simples resolveria.”

A confirmação veio pouco depois, por meio de sua chefia:

“Quando voltei, meu Comandante, Major Vale, disse: ‘Tu consertaste o helicóptero!’ A aeronave já estava voando, resgatando pessoas, foi uma sensação indescritível.”

Apesar da situação crítica envolvendo seus próprios familiares, o Sargento Eduardo Silva optou por não interferir na priorização dos resgates:

“Eu poderia ter pedido ajuda para os meus tios, mas sabia que havia muitas pessoas precisando. Graças a Deus, eles foram resgatados depois, pelo meu pai.”

Água potável: a cooperação internacional em ação

Com o agravamento da crise, uma nova ameaça surgiu: a escassez de água potável. Os sistemas de tratamento foram comprometidos, e isso exigiu soluções emergenciais.

9 O Segundo-Sargento Especialista em Eletrônica Eduardo Silva serve no 2º/1º GCC.

Equipamentos de purificação de água enviados pelo Exército Argentino passaram a operar no interior da Base Aérea garantindo abastecimento para instalações militares e parte da população. Contudo, uma falha interrompeu o funcionamento de um dos sistemas.

Mais uma vez, o conhecimento técnico do militar foi decisivo, visto que ao identificar um componente danificado na placa eletrônica, recorreu ao seu estoque pessoal: “Era um componente mais complexo, mas, por sorte, ou algo maior, eu tinha em casa.”

Após a substituição, o Sargento Eduardo Silva relembra que o equipamento voltou a operar, restabelecendo parte essencial do abastecimento e que, apesar dos desafios linguísticos junto à equipe do Exército Argentino, a linguagem universal da eletrônica venceu: “A eletrônica tem uma língua universal: a ciência, que nos permitiu resolver o problema.”

*

A complexa logística do pátio operacional

O apoio às operações aéreas representou um desafio logístico e operacional sem precedentes: coordenar pousos, decolagens, estacionamento e abastecimento de 59 helicópteros, além de diversas aeronaves de transporte civis e militares, exigiu um esforço organizacional extraordinário, já que cada vetor aéreo precisava ser monitorado com precisão para evitar conflitos e garantir a segurança das missões de resgate, que não podiam sofrer atrasos.

Sendo assim, um dos maiores desafios foi a elaboração de um plano de estacionamento capaz de comportar esse volume de aeronaves, pois o espaço disponível na Base Aérea de Canoas não havia sido originalmente projetado para suportar tamanha concentração simultânea de meios aéreos, exigindo criatividade, planejamento detalhado e constante adaptação.

A partir de 7 de maio foram realizadas marcações específicas na pista de táxi “Foxtrot”, destinadas ao estacionamento de helicópteros de pequeno porte, permitindo organizar o local e garantir a circulação segura das viaturas de apoio, como caminhões de abastecimento, dentro da área operacional adaptada.

Figura 64 - Pátio de estacionamento das aeronaves da BACO para helicópteros de grande porte (à esquerda, ao fundo) e a taxiway “Foxtrot” adaptada para receber os helicópteros de pequeno porte (alinhados à direita).



Fonte: BACO, 2024.

Coordenação permanente das operações

As equipes responsáveis pela coordenação de pátio e supervisão da segurança operacional, compostas por oficiais aviadores pertencentes aos esquadrões aéreos sediados na Base Aérea, Pampa, Pégaso e Phoenix, passaram a operar 24 horas por dia, em turnos de revezamento de oito horas.

Esses oficiais, treinados para operar aeronaves de elevado valor estratégico em diversas missões da FAB, tornaram-se elementos fundamentais na coordenação e, sobretudo, na manutenção da segurança das operações aéreas.

Em diversos momentos, era possível observar simultaneamente mais de 50 helicópteros, além de aeronaves de transporte de pequeno, médio e grande porte operando na Base Aérea. Ainda assim, graças ao empenho das equipes e à compreensão coletiva da importância da missão, nenhum acidente ou incidente foi registrado durante as movimentações aéreas.

Seja no balizamento das aeronaves, seja na condução das viaturas SIGA-ME¹⁰, os jovens pilotos da BACO destacaram-se pelo desprendimento e pelo comprometimento absoluto com a missão.

Adaptações estruturais e soluções criativas

Protocolos rigorosos passaram a regulamentar tanto o tráfego aéreo quanto a movimentação no pátio, buscando evitar acidentes e garantir a fluidez das operações.

Assim, entre as principais adaptações, a pista de táxi “Foxtrot” foi convertida em pátio de estacionamento para aeronaves de asas rotativas, enquanto os modelos de maior porte passaram a operar em área separada, reduzindo riscos relacionados ao *downwash*¹¹.

Para facilitar a adaptação das tripulações às novas posições de estacionamento, viaturas cedidas pelo SERIPA V foram utilizadas como referência visual para balizar os helicópteros e orientar o fluxo da operação.

Entretanto, o intenso movimento de aeronaves e a sobrecarga das operações provocaram desgaste significativo no pavimento da pista e das áreas de estacionamento, exigindo reparos emergenciais ao longo da Operação Taquari II.

Além disso, a distância entre a pista de táxi “Alfa”, onde eram estacionadas as aeronaves de maior porte, e os hangares gerava atrasos no transporte de cargas, pois parte do material precisava ser deslocado manualmente ou por meio de equipamentos de apoio.

Decisões em tempo real

A coordenação rigorosa de pessoas, viaturas e materiais foi essencial para garantir a segurança e fluidez das operações da BACO. Diante da inexistência de protocolos para uma calamidade dessa magnitude, a tomada de decisões em tempo real e a capacidade de replanejamento constante tornaram-se vitais. Nesse cenário, a experiência e a criatividade dos militares foram decisivas para sustentar as atividades aéreas e logísticas sob condições adversas.

10 Veículos operacionais que conduzem os aviões, garantindo segurança na movimentação no solo. São assim chamados por apresentarem uma inscrição claramente visível dizendo SIGA-ME ou FOLLOW-ME.

11 Em helicópteros, o *downwash* consiste no fluxo de ar descendente, de grande intensidade, gerado pelas pás do rotor principal durante a produção de sustentação.

TESTEMUNHO: A SEGURANÇA DE VOO NA OPERAÇÃO TAQUARI II

Tenente-Coronel Aviador Thiago Alexandre Lirio¹²

Nos dois primeiros dias das inundações em Canoas, o Oficial permaneceu em sua residência na Vila Militar, pois ainda a considerava segura, entretanto, a evolução da situação exigiu decisões difíceis e, por este motivo, optou por deslocar a sua família para fora do estado, utilizando voos de retorno de aeronaves que participavam da Operação.

“Enviei minha esposa e meu filho para a casa da minha sogra, no Mato Grosso do Sul e permaneci em Canoas alojado na casa de amigos, trabalhando durante todo o mês de maio, pois era necessário garantir que eles estivessem seguros para que eu pudesse cumprir a missão,” relembra o militar.

A organização no tráfego aéreo da BACO

O Tenente-Coronel destacou que a preocupação inicial foi garantir a segurança nas operações de helicópteros, especialmente no solo e nas fases de taxiamento, devido à natureza sensível dessas aeronaves, as quais já apresentam sustentação e riscos operacionais assim que os rotores são colocados em movimento. O cenário era particularmente desafiador pela diversidade de modelos, desde o pequeno Robinson R22 até o robusto Sikorsky S-92 e, pela presença de pilotos com diferentes níveis de experiência, sendo que todos operavam, simultaneamente, em um ambiente sem infraestrutura de apoio de radar.

Para mitigar riscos, foi implementada uma organização rigorosa na pista de táxi com a divisão dos helicópteros por porte (pequeno, médio e grande), definição de distâncias ampliadas de segurança e estabelecimento de um ponto único para pousos e decolagens, em área previamente determinada, o que eliminou cruzamentos e reduziu significativamente o risco de colisões, especialmente em voo, considerado o maior perigo.

As operações passaram a ser conduzidas por coordenação direta entre pilotos, via frequência aeronáutica, aliada ao uso de balizadores em solo para orientar estacionamento. Paralelamente, a disseminação de informações operacionais foi realizada por meios digitais, com uso de grupos de mensagens, mapas simplificados, croquis e relatórios colaborativos de prevenção.

Reuniões periódicas, as chamadas “reuniões do pôr do sol”, permitiram a troca de experiências e o aprimoramento contínuo dos procedimentos, de acordo com o relato do Oficial:

Essas reuniões foram muito frequentes no início e, para tal, utilizamos croquis e mapas digitais para difundir as informações. Desta forma, quando as pessoas já estavam ambientadas e as orientações incorporadas, houve um espaçamento maior entre as reuniões.

Outro desafio relevante foi a presença de drones no espaço aéreo, cuja operação foi integrada por meio de coordenação prévia, com definição de áreas e horários específicos, garantindo a convivência segura entre aeronaves tripuladas e não tripuladas.

O crescimento do tráfego aéreo e o desafio da segurança

Com a intensificação da Operação Taquari II, aumentavam significativamente os riscos, como recorda o Tenente-Coronel:

“Quando olhamos para a pista de táxi e vimos quase 30 helicópteros operando lado a lado, percebemos que estaríamos muito próximos de uma condição de risco de um acidente, por essa razão, precisávamos organizar rapidamente aquele ambiente.”

12 O Tenente-Coronel Aviador Thiago é piloto da Aviação de Asas Rotativas, investigador de acidentes formado pelo CENIPA e era o Chefe do SERIPA V, à época da Operação Taquari II.

A inexistência de cobertura radar nos primeiros dias exigiu soluções adaptativas e, por essa razão, em coordenação com o DTCEA-CO e o CINDACTA II foram estabelecidos setores de controle baseados em referências geográficas e frequências de comunicação específicas.

Centrado no aeródromo de Canoas, o espaço aéreo foi dividido em quatro setores, sendo que a organização ocorria por Frequência de Coordenação Aeronáutica (FCA), permitindo a distribuição do tráfego e reduzindo a saturação das comunicações, o que se tornou um momento marcante para o militar:

“Operávamos como há 60 anos, sem radar, baseados em coordenação entre pilotos. Criamos setores, frequências e rotinas para evitar conflitos, era simples, mas eficaz.”

Além disso, equipes do SERIPA V foram posicionadas em áreas críticas de operação, como o 3º RCG, o Hospital São Pedro e a Academia de Polícia Militar, em Porto Alegre, e a ULBRA, em Canoas, realizando orientação visual e coordenação local.

Havia militares do SERIPA V munidos de rádios VHF fazendo a coordenação de chegada e saída dos helicópteros, informando minimamente para aquele helicóptero se o campo de futebol estava livre e sinalizando a melhor posição de estacionamento, relata o Oficial.

Desafios adicionais: fauna, resíduos e infraestrutura

A Operação também enfrentou desafios ambientais e estruturais visto que o acúmulo de resíduos próximos à BACO gerava risco de atração de aves, potencializando o perigo de colisões.

Paralelamente, a intensa movimentação de aeronaves provocou degradação significativa das pistas e pátios, exigindo manutenção constante e operações diárias de controle de FOD (*Foreign Object Damage*), ou seja, qualquer objeto solto no solo do aeródromo que pudesse danificar aeronaves era recolhido. Apesar de todas as limitações apresentadas, fazendo-se uso de medidas preventivas e corretivas, houve a continuidade segura das operações.

Ao longo da Operação, foram registrados mais de 2.500 movimentos de aviação regular, com o transporte de aproximadamente 440 mil passageiros, além de operações de apoio logístico e fretamentos. O dado mais significativo, contudo, foi a ausência de acidentes ou incidentes:

“No dia em que o último avião civil decolou de Canoas, olhamos uns para os outros e dissemos: ‘Passamos sem nenhum incidente ou acidente’. Demonstrando o quanto a organização e o trabalho conjunto fizeram a diferença.”

O que ficou da Operação

Ao refletir sobre a experiência, o Tenente-Coronel Thiago destacou dois aspectos marcantes: a solidariedade da sociedade brasileira e a capacidade de resposta da Força Aérea Brasileira.

“O que mais me impactou foi a solidariedade, pois havia pessoas renunciando a tudo para ajudar o próximo e, dentro da Força Aérea, a capacidade de se organizar rapidamente, empregar recursos diversos e executar a missão com segurança.”

*

A reorganização das aeronaves e a preservação da capacidade operacional

Devido ao caráter inédito da catástrofe e à imprevisibilidade quanto a uma possível interdição da pista, as aeronaves de alta performance sediadas na BACO foram trasladadas para a BASM, onde permaneceram por aproximadamente duas semanas.

Essa medida teve como objetivo garantir a segurança desses meios aéreos durante o período mais crítico das enchentes, notadamente durante a elevação do nível das águas que culminou no repique da inundação (5,25 m), ocorrido em 14 de maio de 2024, além de liberar espaço na Base Aérea de Canoas para o intenso fluxo de aeronaves envolvidas nas missões de resgate e apoio humanitário.

Tal decisão demonstrou a capacidade de adaptação e o planejamento estratégico da FAB, que reorganizou com presteza sua estrutura operacional para atender às exigências impostas pela emergência.

A BACO como centro de articulação institucional

Outro marco significativo das operações ocorreu no auditório do 1º Grupo de Defesa Antiaérea (1º GDAAE), Grupo Laçador, localizado na Base Aérea de Canoas, visto que durante o período crítico da tragédia, o espaço transformou-se em ponto estratégico para diversas reuniões governamentais, impulsionadas pelas frequentes chegadas de autoridades a Canoas para tratar das ações emergenciais e das medidas necessárias à recuperação do Estado.

Entre os encontros de maior relevância destacou-se a reunião da Comissão Temporária Externa do Rio Grande do Sul, que reuniu parlamentares e representantes dos Poderes Executivo e Judiciário com o objetivo de articular e coordenar iniciativas voltadas à reconstrução do território gaúcho.

O evento contou também com a participação de representantes das Forças Armadas, órgãos governamentais, entidades civis e especialistas de diversas áreas, criando um ambiente favorável ao planejamento estratégico e à integração de esforços.

O auditório do 1º GDAAE serviu como centro estratégico para o intercâmbio de informações e a tomada de decisões conjuntas, fortalecendo a cooperação institucional. Assim, a Base Aérea de Canoas foi além do suporte operacional direto, disponibilizando sua infraestrutura para a articulação das ações em benefício da população atingida.

Adequação da infraestrutura de apoio para a Operação

A Base Aérea precisou ampliar significativamente suas áreas de apoio, implementando estruturas de barracas de campanha destinadas ao alojamento de equipes e à manutenção de serviços de alimentação, segurança e logística, garantindo condições para o trabalho ininterrupto, 24 horas por dia.

Os obstáculos foram inúmeros: limitação de espaço físico, necessidade de manter elevados níveis de segurança e a gestão complexa de recursos em um ambiente onde o tempo era fator crítico. A coordenação entre órgãos civis e militares, aliada à capacidade de adaptação e à resposta rápida a imprevistos, foi decisiva para a manutenção da eficiência desse grande centro logístico.

O Grupamento de Apoio de Canoas (GAP-CO) foi central no suporte administrativo à Operação Taquari II, coordenando hospedagem, alimentação e transporte, sua Divisão de Transportes de Superfície atuou desde o início da crise, percorrendo cerca de 65.000 km no apoio a pessoas e cargas.

Evacuação do Setor Oeste e reorganização operacional

Conforme já relatado, diante do alerta de evacuação emitido pela Prefeitura de Canoas na madrugada de 4 de maio, todas as atividades no Setor Oeste da GUARNAE-CO foram suspensas, levando o GAP-CO a transferir o seu efetivo para o interior da BACO, estabelecendo um centro de comando no Hotel de Trânsito dos Oficiais.

Os três hotéis de trânsito, com capacidade aproximada de 143 leitos, mostraram-se insuficientes já no primeiro dia e, por este motivo, no dia 4 de maio, foram acionados a Diretoria de Administração da Aeronáutica (DIRAD) e o Grupamento de Apoio Logístico de Campanha (GALC)¹³ para viabilizar, com urgência, o envio de módulos habitacionais e estruturas de campanha. As tratativas iniciaram-se por volta das 7h daquele dia entre o Chefe do GAP-CO, Tenente-Coronel Pandino, e o Chefe do GALC, Tenente-Coronel Intendente Anderson Damião de Moraes Dias.

A resposta ocorreu em ritmo acelerado, visto que, ainda na madrugada de 5 de maio, por volta da 1h, uma aeronave KC-390 Millennium pousou na Base transportando módulos habitacionais, estruturas hidrossanitárias, geradores e sistemas de climatização.

Em menos de 24 horas, já haviam sido montadas barracas suficientes para abrigar mais de 250 pessoas, número, posteriormente ampliado, para mais de 400 leitos. Entre os dias 4 de maio e 30 de junho, foram registradas 19.585 hospedagens, considerando o somatório dos pernoites, o que corresponde, em média, a cerca de 338 pessoas alojadas diariamente ao longo de 58 dias de operação.

Além da montagem, o GALC ficou responsável pela manutenção da infraestrutura do acampamento, atuando em conjunto com o GAP-CO na alocação de vagas de hospedagem para as pessoas das três Forças Armadas, Forças Auxiliares e diversos órgãos civis.

A estrutura montada incluía geradores, tanques de água, módulos sanitários, internet via satélite e espaços de descanso, garantindo condições mínimas de dignidade e recuperação física aos envolvidos na Operação.

Figura 65 - Barracas montadas pelo GALC para oferecer apoio e hospedagem na BACO durante a Operação Taquari II.



Fonte: FAB, 2024.

13 O GALC é uma unidade da FAB de Intendência Operacional sediada no Rio de Janeiro - RJ, com a capacidade de atuar em diversos ambientes, provendo autossuficiência de hospedagem e alimentação por intermédio de barracas de campanha.

Alimentação: sustentando a Operação

A atividade de subsistência destacou-se como uma das mais demandadas, uma vez que, praticamente todos que passaram pela BACO nos meses iniciais da Operação foram alimentadas pelo refeitório dessa organização militar.

Entre os dias 4 de maio e 30 de junho, foram servidas mais de 140 mil refeições, em uma média diária de aproximadamente 2.400 unidades, de forma ininterrupta. Esse esforço incluiu também o fornecimento de alimentação para militares em áreas isoladas, notadamente as equipes de segurança que permaneciam no Setor Oeste, que havia sido evacuado e para os Hospitais de Campanha, que necessitavam de 50 marmitas por refeição.

Mesmo diante das dificuldades, inclusive com parte do efetivo diretamente afetado pelas enchentes, os profissionais da área de subsistência mantiveram-se em atividade, priorizando o apoio à Operação em detrimento de suas próprias adversidades pessoais.

Fardamento, apoio social e dignidade da tropa

A Seção de Fardamento atuou na reposição de uniformes perdidos por cerca de 400 militares, muitos dos quais tiveram suas residências atingidas e, para garantir o rápido retorno ao serviço, decidiu-se pelo fornecimento de peças usadas e fora de estoque, existentes no GAP-CO, assim como as recebidas de outras organizações militares, principalmente as localizadas nas Guarnições de Aeronáutica de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, todas limpas e em perfeitas condições de uso.

Além disso, foi improvisada uma lavanderia para atender ao efetivo alojado na Base Aérea, contribuindo para a manutenção das condições de higiene e conforto em um ambiente de alta exigência operacional.

Infraestrutura: sustentação das operações em cenário de crise

Uma área fundamental para o funcionamento das instalações militares da GUARNAE-CO, durante a Operação Taquari II, foi a de Infraestrutura, que exigiu a adoção de diversas medidas desde os primeiros dias da calamidade.

A Subseção de Oficinas (SSOF) do GAP-CO atuou de forma decisiva na manutenção do abastecimento de água na BACO, assim, entre as suas atribuições, destacaram-se o controle dos registros de distribuição interna, a realização de reparos nas instalações utilizadas tanto pelos desabrigados, como alojamentos, quanto nas estruturas de apoio à Operação, incluindo hangares, hotéis de trânsito e áreas administrativas.

As ações envolveram o monitoramento constante do nível da caixa d'água principal além da execução de manobras operacionais, como o acionamento e o desligamento de bombas hidráulicas. Em caráter emergencial, foi necessário recorrer ao abastecimento por caminhões-pipa cedidos pelo Exército Brasileiro, pela Base Aérea de Florianópolis, Prefeitura de Canoas e por empresários que voluntariamente contribuíram com o esforço coletivo. Os caminhões eram abastecidos no poço semiartesiano da Célula de Contraincêndio da BACO.

A interrupção frequente do fornecimento por parte da concessionária tornou a escassez de água uma realidade recorrente, exigindo atuação contínua das equipes de manutenção para garantir níveis mínimos nas instalações essenciais, como rancho, hotéis de trânsito, barracas e alojamentos.

Concomitantemente, outras medidas estruturantes foram implementadas, com destaque para a reativação de um poço artesiano, o recondicionamento de uma Estação de Tratamento de Água pela Companhia Riograndense de Saneamento (CORSAN) e a produção de água potável realizada por militares do Exército Argentino, em apoio às ações humanitárias desenvolvidas nas instalações da Base.

Quanto ao apoio do Exército Argentino, o Primeiro-Tenente Engenheiro Gabriel, servindo no SERINFRA-CO, recorda que a sua atuação no apoio à equipe militar argentina responsável pela produção de água potável foi um dos episódios pessoais mais marcantes que lhe aconteceram na Operação Taquari II.

Designado para facilitar a integração, o Tenente atuou como elo entre os militares estrangeiros e a estrutura da Base, enfrentando desafios técnicos e logísticos.

A operação exigiu adaptações, como o uso de combustível diferente do padrão argentino e ajustes em sistemas elétricos e, após a definição do local para a captação de água, na região da Cavalaria da BACO, os equipamentos foram instalados e o Oficial recorda o momento que sinalizou o êxito da missão:

“Quando, à noite, saiu o primeiro sachê de água potável, eu guardei e levei comigo. Quando perguntaram se daria certo, eu mostrei: ‘Está aqui, deu certo.’ Foi um momento muito marcante.”

A equipe argentina produziu milhares de litros de água por dia, permanecendo cerca de um mês em operação, em um esforço conjunto que simbolizou a cooperação internacional em meio à crise.

Essas iniciativas garantiram a autonomia da Base, assegurando higiene e consumo hídrico aos abrigados. A operação demandou controle rigoroso de estoques e logística criteriosa, garantindo o atendimento às necessidades básicas sem comprometer as demais atividades operacionais da Força Aérea.

Figura 66 - Pessoal e material do Exército Argentino que trabalhou no processo de tratamento de água em apoio à Operação Taquari II.



Fonte: FAB, 2024.

TESTEMUNHO: A ESSENCIAL INFRAESTRUTURA HÍDRICA

Capitão Engenheiro Felipe Kunz Corrêa¹⁴

Durante a Operação Taquari II, a atuação do Capitão Engenheiro Corrêa esteve diretamente ligada à gestão de infraestrutura crítica na Base Aérea de Canoas, especialmente

¹⁴ O Capitão Engenheiro Corrêa, engenheiro Civil de formação, atua na área de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária, servindo no SERINFRA-CO.

no enfrentamento de um dos efeitos menos visíveis, porém mais severos da enchente: a escassez de água potável.

À época, o Capitão residia na região central de Canoas e, embora seu prédio não tenha sido diretamente atingido pelas águas, a inundação alcanç o sua rua, transformando o entorno em um ponto de apoio espontâneo às operações de resgate.

“Eu vi de perto a atuação da população. O pessoal saía com os barcos, trazendo as pessoas resgatadas, e nós organizamos um mutirão no prédio para recebê-las, envolver em lençóis, oferecer bebidas e alimento.”

Essa vivência direta reforç o a compreensão da gravidade da crise, que afetou não apenas residências e vias públicas, mas também as estações de tratamento de água do município.

A reativação de uma estação esquecida

Diante do colapso do sistema de abastecimento, uma solução emergencial foi identificada: a reativação de uma antiga Estação de Tratamento de água, localizada dentro da BACO e desativada há cerca de uma década.

A CORSAN solicitou autorização para acessar a instalação e iniciar os trabalhos e, com a anuência do Comando da BACO, o Capitão Engenheiro Corrêa foi designado para acompanhar e coordenar, no âmbito militar, toda a operação de reativação.

A estação, construída na década de 1960, encontrava-se em estado de abandono, com equipamentos deteriorados e estruturas comprometidas, mas, ainda assim, foi possível mobilizar rapidamente recursos humanos e materiais e colocá-la em operação, conforme descrição do militar.

“Era um prédio abandonado com equipamentos enferrujados e muita vegetação ao redor. Em duas semanas, com um esforço concentrado que reuniu até 50 profissionais, conseguimos colocar a estação novamente em funcionamento.”

As intervenções incluíram reformas estruturais, adequações elétricas, instalação de novas tubulações e a criação de um novo ponto de captação de água, a partir de um curso d’água próximo   área da Cavalaria.

A atuação do Oficial foi marcada pela intensa coordenação entre a Base Aérea e a equipe da CORSAN, na medida em que, além dos aspectos técnicos, foi necessário garantir apoio logístico contínuo às equipes civis, incluindo o acesso   unidade, alimentação e suporte operacional.

Demandas emergenciais surgiam diariamente, como a necessidade de fornecimento de energia elétrica, obtida a partir de instalações próximas do 2 /1  GCC.

O resultado desse esforço conjunto foi o restabelecimento parcial do abastecimento de água para bairros adjacentes, como Olaria e Guajuviras, beneficiando diretamente a população civil. Ademais, faz-se necessário destacar que a estação reativada não abasteceu a Base Aérea, cuja demanda foi atendida por meio de caminhões-pipa, garantindo a continuidade das operações militares.

Para o Oficial, a crise evidenciou o papel estratégico da infraestrutura da BACO: enquanto sua pista serviu de alternativa ao Aeroporto Salgado Filho, a reativação da estação de tratamento supriu a demanda hídrica da cidade. Essa capacidade de resposta demonstrou a importância de manter estruturas, ainda que consideradas obsoletas, em condições operacionais para contingências emergenciais.

O impacto humano e a força da solidariedade

Ao final de seu relato, o Capitão destacou a mobilização do ambiente militar, com equipes atuando continuamente, inclusive em períodos noturnos, na organização e distribuição de doativos:

Houve um dia que fui ao pátio de aeronaves e vi três aeronaves KC-390 Millennium estacionadas, além de mais de dez tipos diferentes de helicópteros na pista de táxi. Era um esforço conjunto impressionante, envolvendo as Forças Armadas, as forças auxiliares e a sociedade civil.

Figura 67 – Estação de Tratamento de Água localizada na BACO.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

*

O efetivo de toda a GUARNAE-CO concentra-se na BACO

Os militares da GUARNAE-CO que não se encontravam em situação de risco ou vulnerabilidade desempenharam papel essencial no apoio às atividades logísticas e operacionais da Operação Taquari II, pois foram empregados em diversas frentes de trabalho e contribuíram para a manutenção da eficiência das ações de suporte na BACO.

Para viabilizar esse esforço, foi necessária a adaptação das escalas de serviço, visto que ainda havia uma equipe mínima de segurança no Setor Oeste e novas funções foram criadas para atender às demandas emergenciais.

Entre essas funções, destacam-se: auxiliares de logística, dentre os quais temos, registradores, carregadores, e responsáveis pela organização de donativos no hangar do 1º/14º GAV; auxiliares de alojamento dos desabrigados no GSD-CO; equipes de apoio à lavanderia improvisada; oficiais designados aos Hotéis de Trânsito; e escalas diversas criadas conforme a evolução do cenário.

A atuação desse efetivo complementar foi determinante para assegurar agilidade e eficiência às operações, refletindo o elevado grau de comprometimento e solidariedade da tropa diante de uma crise humanitária de grandes proporções.

Assim, o retorno gradual das atividades do Setor Oeste da GUARNAE-CO teve início em 3 de junho de 2024, evidenciando a progressiva recuperação das capacidades operacionais.

O apoio à saúde se estrutura: a chegada do primeiro Hospital de Campanha

Em 11 de maio de 2024, foi instalado o primeiro Hospital de Campanha da FAB, em parceria com o Hospital Nossa Senhora das Graças. A montagem ocorreu com rapidez e precisão, refletindo o preparo técnico e a capacidade logística da Força Aérea,

de tal forma que, em menos de 48 horas, a estrutura modular encontrava-se plenamente funcional, contando com recepção, triagem, consultórios médicos, centro cirúrgico, área de observação, farmácia e setores de apoio, sendo que o atendimento à população foi realizado diariamente, das 8h às 18h, por uma equipe multiprofissional.

Entre os serviços oferecidos estavam clínica médica, pediatria, ginecologia e obstetrícia, ortopedia, psiquiatria, cirurgia geral, anestesia e odontologia, além de assistência de enfermagem, apoio psicológico, serviço social e distribuição de medicamentos. As demandas foram variadas, abrangendo desde quadros respiratórios, viroses e ferimentos leves até situações que exigiam intervenção médica imediata.

Um dos militares que trabalharam no primeiro HCamp foi o Segundo-Sargento BSP Marion Oliveira da Silveira¹⁵, o qual foi designado para integrar a equipe da Seção de Farmácia do Hospital de Campanha, sendo que a sua atuação compreendeu todo o ciclo operacional, da montagem à desmontagem, ao longo de aproximadamente três meses, entre maio e agosto de 2024.

Nesse período, participou da organização do fluxo de medicamentos, controle de estoques e atendimento às demandas emergenciais, assegurando o suporte farmacêutico necessário ao funcionamento contínuo da unidade.

Ele destaca que a experiência evidenciou uma alteração clara no perfil dos atendimentos, acompanhando o desenvolvimento da crise humanitária: no primeiro momento, predominavam casos de traumas físicos, visto que muitas pessoas chegavam feridas, em estado de choque, após tentativas de resgate de familiares, vizinhos e animais, momento no qual os atendimentos concentravam-se em curativos, tratamento de cortes e lesões, além de ocorrências envolvendo mordidas de animais.

Com o passar dos dias, à medida que a população se concentrava em abrigos coletivos, surgiu uma segunda fase caracterizada pelo aumento de doenças respiratórias, favorecidas pelas condições de aglomeração e pela convivência com animais em espaços compartilhados. Nesse contexto, a atuação da Farmácia tornou-se ainda mais relevante, com a necessidade de aquisição e distribuição ágil de medicamentos específicos.

Na etapa final, o Graduado relembra de um predomínio de demandas de natureza psicológica e social, em função do retorno gradual às residências, que estavam muitas vezes destruídas ou severamente danificadas, reativando o impacto emocional da tragédia.

Entre os aspectos mais marcantes da missão, o Sargento destacou o reconhecimento e a gratidão da população atendida, pois em meio à adversidade, o Hospital de Campanha tornou-se um ponto de apoio essencial para milhares de pessoas.

Ao refletir sobre a sua participação na Operação Taquari II, o militar destacou o significado pessoal e profissional da experiência:

Foi um dos momentos mais marcantes nos meus vinte anos de carreira militar, pois tive a certeza de que fiz a escolha certa ao ingressar na Força Aérea Brasileira. Poder ajudar, fazer a diferença na vida das pessoas, especialmente em um momento tão difícil, é o que nos motiva como militares.

Da mesma forma, o Major Médico Zimmer, especializado na área de ginecologia e obstetrícia também trabalhou no primeiro Hospital de Campanha, junto ao Hospital Nossa Senhora das Graças.

15 O Segundo-Sargento Especialista em Suprimentos Marion é encarregado da Central de Abastecimento Farmacêutico do HACO.

Figura 68 – Hospital de Campanha número 1, instalado no estacionamento do Hospital Nossa Senhora das Graças, em Canoas.



Fonte: FAB, 2024.

TESTEMUNHO: O TRABALHO NO PRIMEIRO HCAMP

Capitão Médico Michael Geraldo Zimmer¹⁶

O Capitão Médico Zimmer integrou a linha de frente da assistência em saúde durante a Operação Taquari II, atuando diretamente na implantação e funcionamento do HCamp em Canoas. À época, era um dos médicos mais experientes do HACO presentes na Operação, assumindo um papel relevante na organização inicial dos atendimentos.

A composição da equipe refletia a integração entre diferentes unidades da Força Aérea Brasileira e outras localidades do país, tendo em vista que militares oriundos do Rio de Janeiro trouxeram a estrutura do HCamp e a experiência prévia nesse tipo de operação, enquanto profissionais do HACO complementaram as equipes, formando duplas por especialidade, estratégia adotada diante da incerteza quanto à natureza e ao volume das demandas.

Havia médicos clínicos, pediatras, cirurgiões, ortopedistas e ginecologistas, além do apoio de profissionais de saúde mental e assistência social vindos de outras regiões, permitindo uma resposta abrangente às múltiplas necessidades da população afetada.

O início dos atendimentos e a evolução da demanda

Nos primeiros dias de funcionamento, o movimento ainda era reduzido, com cerca de 50 atendimentos diários. No entanto, a partir da semana seguinte, a demanda aumentou significativamente, ultrapassando a marca de 100 atendimentos por dia.

Inicialmente, o HCamp operava como extensão do Hospital Nossa Senhora das Graças recebendo pacientes triados pela unidade, entretanto, com a sobrecarga do sistema de saúde local, agravada pela inutilização de mais da metade dos postos de saúde de Canoas em decorrência das inundações, passou a desempenhar papel essencial na assistência à população.

O perfil dos atendimentos refletia as características da tragédia e cresciam as demandas pediátricas e, sobretudo, os atendimentos de natureza psicológica, conforme o relato do Oficial:

¹⁶ O Capitão Médico Zimmer é especialista em Ginecologia e Obstetrícia servindo no HACO. Foi promovido ao posto de Major.

“Mais do que os quadros físicos, o que mais nos marcava eram as histórias, pois o impacto emocional era muito forte. As pessoas iam adoecendo aos poucos, conforme perdiam suas casas, sua rotina, sua segurança.”

O militar relembra que, com o passar dos dias, o HCamp superou a sua função estritamente assistencial, tornando-se também um ponto de apoio humanitário. Doações começaram a chegar, inicialmente de forma espontânea, e passaram a ser distribuídas conforme as necessidades observadas pelas equipes, sendo que, em muitos casos, os próprios profissionais identificavam situações de vulnerabilidade e providenciavam auxílio imediato e um episódio ilustra essa realidade:

“Atendemos uma menina de 10 anos que usava fralda e, ao perguntarmos o motivo, ela respondeu que não tinha calcinha. Aquilo nos marcou muito. No dia seguinte, já estávamos mobilizando pessoas para enviar roupas íntimas, pois era algo que não aparecia nas doações.”

A partir dessa percepção, redes informais de apoio foram acionadas, envolvendo contatos em outras cidades e estados, logo materiais essenciais, como roupas íntimas, mantas térmicas, alimentos, medicamentos, eram rapidamente adquiridos, enviados por via aérea e distribuídos no próprio HCamp, de acordo com o Oficial:

“Víamos alguém em situação difícil e tentávamos ajudar como podíamos. Às vezes, era um pacote de mantimentos, um brinquedo para uma criança, um acolhimento e não somente medicina.”

Integração logística e o papel da FAB

A atuação da Força Aérea Brasileira mostrou-se fundamental para a sustentação dos dois hospitais de campanha, a qual foi conseguida por meio de pontes aéreas logísticas, quando materiais essenciais eram transportados diariamente de diversas regiões do país, de acordo com o Capitão.

“Grande parte dos suprimentos provinha de doações, cuja entrega só era viabilizada pela atuação logística da FAB. O efetivo em Brasília realizava o carregamento das aeronaves e, já no dia seguinte ao desembarque, os itens estavam em uso.”

Medicamentos, insumos hospitalares, roupas e equipamentos eram distribuídos com rapidez, permitindo a continuidade dos atendimentos, mesmo diante das dificuldades de acesso terrestre.

*

O apoio de Saúde se amplia: a chegada do segundo Hospital de Campanha

Com o agravamento da crise e o aumento expressivo da demanda, identificou-se a necessidade de ampliar a capacidade de resposta. Assim, em 20 de maio de 2024, foi instalado o segundo Hospital de Campanha, nas proximidades da entrada da Base Aérea de Canoas, o que permitiu expandir o raio de atendimento e descentralizar os serviços, alcançando moradores de áreas isoladas que enfrentavam dificuldades de acesso ao primeiro Hospital.

Ambas as unidades contaram com profissionais do efetivo do HACO, além do apoio de militares das áreas de logística, comunicações, segurança e assistência social, bem como houve a presença de equipes de saúde mental, que ofereceram acolhimento psicológico às vítimas impactadas pela perda de bens, de familiares e pela ruptura abrupta de suas rotinas.

Uma das profissionais que participou das equipes do segundo HCamp foi a Primeiro-Tenente Dentista Aline Altmann¹⁷, do setor de Odontologia do HACO.

A Tenente destaca que a estrutura odontológica do HCamp se mostrou adequada e funcional, permitindo a realização de atendimentos essenciais à população afetada. Mesmo

17 A Primeiro-Tenente Dentista Aline Segatto Pires Altmann é formada em Odontologia e serve no HACO.

em um cenário de crise, foi possível executar procedimentos básicos, como restaurações, limpezas e extrações dentárias, atendendo a uma demanda que, embora muitas vezes silenciosa, era significativa entre os desabrigados.

Ela relembra que o seu trabalho foi além dos procedimentos técnicos, alcançando o acolhimento dos pacientes, uma vez que, em meio às perdas e incertezas, muitos buscavam não apenas tratamento, mas também um espaço de escuta:

“Mais do que os procedimentos, o mais importante era ouvir as pessoas. Muitos vinham e relatavam o que estavam passando, e só de terem alguém para escutar, já se sentiam acolhidos.”

Esse contato direto evidenciou que o cuidado em saúde, naquele contexto, ultrapassava a dimensão clínica, assumindo também um papel de apoio emocional.

Para a Tenente Aline Altmann, a vivência da Operação Taquari II consolidou valores fundamentais da carreira militar, como dedicação, empatia e compromisso com a sociedade, especialmente em momentos de maior vulnerabilidade. Ela finaliza o seu relato destacando:

“A Operação Taquari II foi um momento de exercer plenamente o compromisso de ajudar, de estar presente e fazer a diferença na vida das pessoas.”

Figura 69 – Atendimento no Hospital de Campanha número 2, instalado no estacionamento do CSSGAPA, em Canoas.



Fonte: FAB, 2024.

Resultados operacionais e impacto humanitário

Durante a operação, que se estendeu até 23 de julho de 2024, os dois Hospitais de Campanha da FAB em Canoas realizaram, em conjunto, 55.555 atendimentos médicos diretos, além de milhares de procedimentos complementares, como aferição de pressão arterial, curativos, administração de medicamentos e exames básicos, conforme os dados abaixo (tabela 6).

A missão foi cumprida com disciplina, empatia e elevado padrão profissional e, mais do que restabelecer a assistência médica em uma região crítica, as equipes ofereceram suporte humano em um momento de grande fragilidade coletiva.

Ao longo dessa jornada, multiplicaram-se relatos marcantes: crianças que voltaram a receber atendimento médico após semanas de isolamento, idosos emocionados com a escuta atenta dos profissionais de saúde e mães acolhidas com seus bebês, após dias em

abrigos improvisados. Cada atendimento representou não apenas um ato clínico, mas também um gesto de solidariedade e respeito à dignidade humana.

A atuação dos profissionais da saúde na Operação Taquari II reafirmou o papel essencial da Força Aérea Brasileira em missões de apoio à sociedade, especialmente em contextos de calamidade pública. Além de evidenciar a capacidade de resposta rápida, a integração entre diferentes setores e instituições e a excelência técnica aliada ao compromisso humanitário. A tabela 6 apresenta os números finais como resultado da ativação dos HCamp 1 e HCamp 2.

Tabela 6: Números finais dos HCamp 1 e 2.

	Hcamp 1 – Hospital Nossa Senhora das Graças	Hcamp 2 - CSSGAPA
Ambulatório	8.441	3.862
Procedimentos de enfermagem	3.142	1.520
Procedimentos médicos	812	78
Odontologia	2.010	3.682
Medicamentos e vacinas	9.944	2.820
Exames	2.483	1.570
Outros*	8.490	6.611
Total de procedimentos	35.322	20.233

*-Atendimentos de Assistência Social e demais procedimentos não incluídos nas classes anteriores.

Fonte: Todos Unidos pelo Sul, 2024.

*

BACO: resiliência e compromisso na linha de frente

A força interior dos militares, alicerçada nos valores cultivados ao longo de oito décadas de história da Base Aérea de Canoas, traduziu-se em um esforço coletivo exemplar, no qual o compromisso com a missão e a solidariedade prevaleceram sobre as dificuldades individuais.

Nesse contexto, a Base Aérea não apenas cumpriu a sua missão institucional no âmbito da Força Aérea Brasileira, mas também se consolidou como um símbolo de resistência, organização e esperança para o povo gaúcho.

À medida que a resposta emergencial evoluía e as capacidades operacionais eram ampliadas, a Base Aérea de Canoas passava a assumir um novo papel no contexto da Operação Taquari II. Estruturada e adaptada às demandas crescentes, preparava-se para transformar-se em um centro humanitário estratégico e como alternativa ao aeroporto da capital gaúcha, ao receber aeronaves comerciais civis e ampliar ainda mais seu protagonismo no apoio à população e à logística nacional, como veremos na terceira parte do Capítulo 3 – Base Aérea de Canoas, Rincão Alado da Esperança do Rio Grande.

CAPÍTULO 3

BASE AÉREA DE CANOAS - PARTE 3

O RINCÃO ALADO DA ESPERANÇA DO RIO GRANDE

Após a consolidação das medidas emergenciais voltadas à organização dos fluxos aéreos de resgate e das operações humanitárias, a Base Aérea de Canoas ingressou em uma fase de ampliação de suas atribuições no contexto da Operação Taquari II. Até então concentrada na coordenação dos movimentos aéreos e na absorção do elevado volume de aeronaves empregadas no salvamento de vidas e no transporte de suprimentos, a Base passou a responder a um cenário que exigia maior capacidade de articulação logística e operacional, implicando, ainda que de forma temporária, uma alteração em seu “DNA” institucional, tradicionalmente orientado para o emprego militar.

Com a interrupção das atividades no Aeroporto Internacional Salgado Filho, a BACO assumiu, de forma inédita, a função de principal elo aéreo da Região Metropolitana de Porto Alegre. Nesse novo cenário, consolidou-se simultaneamente como *hub* logístico humanitário e como alternativa para a manutenção da conectividade aérea da capital, concentrando o fluxo de donativos, o transporte de passageiros e a coordenação interinstitucional. É a partir dessa inflexão que se desenvolve a terceira parte do Capítulo 3, Base Aérea de Canoas: O Rincão Alado da Esperança do Rio Grande dedicada à análise desse duplo papel desempenhado durante a crise.

Conforme relata o Comandante do V COMAR à época, Major-Brigadeiro do Ar Vincent Dang:

O cenário era de guerra e grande parte do Rio Grande do Sul havia sido afetado pela inundação. A água estava avançando e, no dia 3 de maio de 2024, o Aeroporto Salgado Filho teve as operações suspensas. Naquele momento, devido ao alagamento de estradas e ferrovias, somente o modal aéreo se mostrava viável para suportar as ações logísticas e a BACO se apresentou como a melhor solução para canalizar os esforços de apoio ao Rio Grande do Sul, representando enorme relevância estratégica. Precisávamos mudar, temporariamente, o DNA voltado para o combate e preparar a Base para incorporar um centro logístico humanitário, bem como apoiar as empresas de transporte aéreo que, até então, operavam no Aeroporto Internacional Salgado Filho.

A TRANSFORMAÇÃO DA BACO EM CENTRO LOGÍSTICO HUMANITÁRIO

À medida que as operações de resgate aéreo avançavam e salvavam vidas, um novo e igualmente complexo desafio se apresentava à Base Aérea de Canoas: a necessidade urgente de adaptar sua infraestrutura para suportar a fase seguinte da Operação, o apoio logístico à reconstrução do Rio Grande do Sul. O “lado terra” da Base, tradicionalmente focado em missões militares específicas, precisou se reinventar rapidamente para atender à magnitude do cenário de desastre.

Um dos pontos centrais dessa transformação foi o histórico hangar *Fichet*¹, que até então abrigava aeronaves de caça F-5M em serviços de manutenção e tarefas essenciais ao funcionamento dos Esquadrões Aéreos. Com o aumento das demandas humanitárias, esse espaço passou a ser ocupado por toneladas de doações de alimentos, roupas, medicamentos, água e itens de primeira necessidade que chegavam incessantemente, de forma que, o hangar, antes reservado para equipamentos e vetores aéreos, tornou-se um verdadeiro enclave de esperança e solidariedade para o povo gaúcho.

A remodelação da mão de obra e instalações

Estruturar um *hub* logístico dessa amplitude em um cenário caótico não foi tarefa simples. Foram criadas equipes de apoio que operavam em sistema de revezamento a cada 8 horas para garantir a continuidade das operações sem exaurir o efetivo disponível. A complexidade da Operação demandou diversos equipamentos de apoio de solo, como empilhadeiras, *loaders* e outros maquinários, que foram obtidos por empréstimo de várias regiões do Brasil, no âmbito da própria FAB, chegando por meio de suas aeronaves de transporte, o que ampliou a capacidade de manuseio e transporte dos donativos. Importante destacar que a Base Aérea de Canoas não possuía pessoal qualificado e em quantidade adequada para operar os Equipamentos de Apoio de Solo (EAS) mais pesados, o que exigiu a mobilização urgente de operadores treinados, além do treinamento emergencial de militares da própria Base Aérea para suprir essa demanda crítica.

Adicionalmente aos equipamentos mencionados, algumas empilhadeiras de menor porte, juntamente com seus respectivos operadores, foram inicialmente disponibilizadas por empresários locais, a título de doação do serviço, pelo período de um mês e, ao final desse prazo, um novo grupo de empresários da região assumiu os custos de locação do maquinário, mantendo-o em operação por aproximadamente mais quatro meses.

As instalações da Base passaram por adaptações significativas para suportar o alto fluxo de donativos e a presença constante de equipes e veículos. Áreas originalmente destinadas a funções administrativas e operacionais, inclusive todos os hangares, foram rapidamente convertidas em depósitos, pontos de triagem e apoio, além de alojamentos temporários e muitas vias foram transformadas em áreas de estacionamento de carros de combate, grandes caminhões de Engenharia e de transporte de equipamentos de resgate, que estavam sob a responsabilidade do Exército Brasileiro, da Marinha do Brasil e de Forças Auxiliares.

¹ Assim chamado em referência à empresa Fichet & Schwartz-Hautmont, que o construiu entre 1949 e 1950, para abrigar os caças Curtiss P-40.

Preparando-se para receber carga pesada pelo ar e por terra

A logística aérea enfrentou limitações significativas na pista de pouso e pátio de estacionamento de aeronaves, visto que não haviam sido originalmente projetados para suportar o volume e o peso das aeronaves de grande porte empregadas na Operação, o que resultou no desgaste e degradação em alguns pavimentos da pista e das áreas de estacionamento devido ao uso intensivo.

À vista disso, o Gabinete de Crise da GUARNAE-CO destacou o Primeiro-Tenente Engenheiro Gabriel Gama Lemos² e a sua equipe, para analisar a capacidade da pista de pouso do aeródromo da BACO e adequar a aterrissagem de aeronaves de grande porte, de modo a maximizar a chegada de cargas e minimizar a degradação do pavimento.

O Oficial relembra que as empresas transportadoras e companhias aéreas que queriam trazer apoio humanitário para o Rio Grande do Sul usavam aeronaves pesadas e que poderiam ser danosas ao pavimento da pista da BACO:

“A grande questão era: até que ponto poderíamos receber aeronaves mais pesadas sem comprometer a integridade da pista? Cada tonelada a mais significava mais ajuda chegando, mas também mais desgaste no pavimento.”

A equipe de engenharia chefiada pelo Engenheiro Militar passou a realizar cálculos constantes para determinar o peso de pouso máximo admissível de diversas aeronaves, nacionais e estrangeiras, em estreita coordenação com operadores da Base Aérea e companhias aéreas.

Entre os modelos analisados e operados estavam aeronaves como Boeing 737-700 e 737-800, Airbus A320 e A330 das companhias aéreas e transportadoras; além das aeronaves KC-390 Millennium e do KC-30, da FAB.

O desafio não se limitava à autorização de pousos, mas à manutenção da capacidade operacional ao longo do tempo, como destaca o Oficial Engenheiro: “Se liberássemos carga demais sem controle, correríamos o risco de inutilizar a pista em poucos dias e, naquele momento, devido às condições impostas pela tragédia, não havia condições de reparo imediato.”

A estratégia adotada buscou equilibrar o máximo aproveitamento logístico com a preservação estrutural da pista, o que se mostrou decisivo para garantir a continuidade das operações aéreas durante o pior período da crise.

Outro desafio relevante para o recebimento de cargas maiores foi a ausência de equipamentos específicos para a descarga de cargas a granel no compartimento *bulk*³ das aeronaves KC-30, visto que, por não possuírem estrutura para carga paletizada, exigiram que o descarregamento fosse realizado manualmente, o que elevou o tempo operacional e o esforço das equipes, conforme figura 70.

2 O Primeiro-Tenente Engenheiro Gabriel é engenheiro civil-aeronáutico de formação, atuando na área de Engenharia de Infraestrutura Aeroportuária. À época da Operação Taquari II era Adjunto da Subseção de Estudos e Projetos do SERINFRA-CO.

3 O *bulk* de uma aeronave (*bulk cargo compartment*) ou compartimento de carga a granel é o compartimento de carga localizado geralmente na parte traseira do porão inferior do avião.

Figura 70 - Aeronave KC-30 da FAB sendo carregada com donativos para serem levados à BACO.



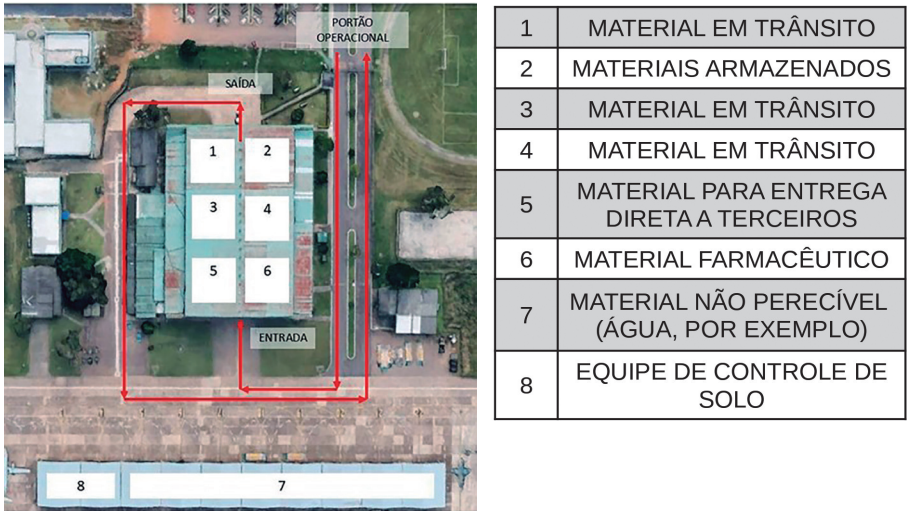
Fonte: FAB, 2024.

Além disso, o intenso fluxo de aeronaves na BACO, com diversas chegadas concentradas no período noturno, demandou a instalação imediata de torres de iluminação móvel no pátio para garantir a visibilidade do movimento de viaturas e aeronaves. Tal solução foi prontamente implementada pelo 2º/1º GCC, Esquadrão Aranha, que disponibilizou equipamentos móveis para permitir o trabalho contínuo e seguro durante toda a noite.

No modal terrestre, a chegada massiva de doações, muitas vezes sem identificação adequada, gerou dificuldades para o armazenamento e a distribuição eficiente dos materiais, obstáculo superado pela BACO mediante o estabelecimento de uma divisão setorizada das cargas nos hangares, organizando os donativos por categorias como: água, alimentos, medicamentos e vestuário. Isso permitiu maior agilidade no processo de triagem e distribuição.

O controle rigoroso de acesso de pessoas, viaturas e materiais tornou-se essencial para garantir a segurança e a fluidez das operações, sendo implementadas medidas específicas para evitar congestionamentos e manter a organização em um ambiente de intensa movimentação. A figura 71 apresenta a organização do fluxo de veículos e distribuição de donativos no Hangar 1, o principal da BACO, implementadas pelo GLOGCO durante a Operação Taquari II.

Figura 71 – Organização do fluxo logístico das viaturas e distribuição dos donativos no hangar 1.



Fonte: BACO, 2024.

Somando-se aos desafios, as condições das vias internas, tais como um dos acessos composto por estrada não pavimentada e com restrições de altura, dificultavam a circulação de carretas e veículos de grande porte; nesse contexto, o emprego de caminhões do Exército Brasileiro, em parceria com os Correios tornou-se fundamental para garantir o escoamento das cargas que chegavam à Base Aérea.

As equipes de apoio terrestre foram reforçadas e organizadas em turnos coordenados de oito horas, envolvendo gerentes de hangar, encarregados, registradores e operadores, visando maximizar a eficiência das operações. Contudo, o elevado grau de dedicação do efetivo ficou evidente pelo fato de muitos militares permanecerem em atividade por longos períodos consecutivos, frequentemente sem o descanso adequado.

A coordenação com a Defesa Civil e com a Secretaria Estadual de Saúde também foi fundamental para direcionar os donativos de acordo com as necessidades dos municípios atingidos, entretanto, em determinados momentos, dificuldades de comunicação e a ausência de informações precisas sobre as demandas locais ocasionaram pequenos atrasos na destinação de algumas cargas.

Desta forma, a superação dos desafios nos modais aéreo e terrestre foi possível graças à agilidade logística e o fluxo inédito de doações impôs a necessidade de uma gestão rigorosa e eficiente, garantindo a correta destinação dos insumos recebidos. O empenho total de recursos humanos e materiais foi determinante para assegurar o suporte humanitário necessário, oferecendo dignidade às populações afetadas e viabilizando o início da reconstrução do estado.

Figura 72 - Militares realizando o carregamento de caminhões dos Correios para a distribuição de donativos, conforme as diretrizes da Defesa Civil.



Fonte: BACO, 2024.

BACO – O GRANDE HUB DE AJUDA HUMANITÁRIA

Afirmar que uma instituição é o principal centro em seu ramo pressupõe a existência de estruturas similares, ainda que menos proeminentes; contudo, essa lógica não se aplicou à BACO durante o auge das inundações de maio de 2024, visto que, naquele cenário, a unidade transcendeu sua posição de destaque para consolidar-se como a única infraestrutura operacional e logística capaz de responder, de forma imediata e contínua, à magnitude do desastre climático no Rio Grande do Sul.

Enquanto rodovias, pontes e aeroportos permaneciam interditados, grande parte dos materiais doados por outros estados brasileiros dependia do transporte aéreo para chegar ao território gaúcho. Esses recursos precisavam ser concentrados, organizados e redistribuídos com rapidez e eficiência, tarefa que passou a ser desempenhada pela BACO, que se manteve operacional e livre de alagamentos mesmo diante da gravidade da situação regional.

Centro de recebimento e distribuição de donativos

Nos primeiros dias de maio, praticamente toda a ajuda humanitária enviada ao estado era direcionada aos hangares da BACO, dado que a estrutura militar oferecia condições adequadas de pessoal, equipamentos e espaços físicos para o recebimento, a separação, o armazenamento e a posterior distribuição dos donativos.

Sob coordenação da Defesa Civil estadual, o material era organizado conforme sua natureza e destino, permitindo que os recursos fossem rapidamente direcionados às localidades mais afetadas. Essa integração garantiu a capilaridade necessária para atender às diferentes regiões e às necessidades específicas da população atingida.

A mobilização solidária em torno da crise ultrapassou amplamente a campanha “Todos Unidos pelo Sul” da Força Aérea, contando com a atuação decisiva de diversas organizações nacionais na arrecadação de itens essenciais que, em grande parte, transitaram pelos hangares e equipamentos logísticos da BACO; tais estruturas permaneceram permanentemente à disposição da Operação Taquari II, consolidando a contribuição da unidade no esforço coletivo de assistência às vítimas.

*

TESTEMUNHO: A DEFESA CIVIL DO RS NO HANGAR DA BACO **Primeiro-Tenente Policial Militar RS Patrick Senger ⁴**

O Primeiro-Tenente PMRS Senger foi designado, em 11 de maio, para a missão de atuar como o elo entre a Defesa Civil e o Comando Operacional Conjunto Taquari II, na Base Aérea de Canoas. Sua chegada ocorreu em um cenário ainda em consolidação, marcado pela intensidade das demandas e pela necessidade de integração entre diferentes instituições.

Coordenação logística e distribuição de donativos

Em cooperação direta com a Força Aérea Brasileira e outras instituições, sua equipe era responsável por recepcionar, organizar e redistribuir os donativos, direcionando-os aos municípios mais atingidos. A logística envolvia não apenas a separação de materiais, mas também a montagem de conjuntos de alimentação, roupas e itens essenciais, posteriormente transportados por aeronaves, especialmente para localidades isoladas.

O fluxo de informações integrado, alimentado por Defesas Cíveis municipais, equipes em solo e tripulações alimentavam o processo decisório, permitindo ajustes dinâmicos na distribuição de recursos.

“As aeronaves, além de transportarem suprimentos, desempenharam papel essencial na identificação de demandas emergenciais em áreas inacessíveis por terra,” recorda o Oficial.

Impacto emocional e importância do apoio da FAB

O ambiente operacional exigia equilíbrio emocional e capacidade de decisões rápidas, contudo a responsabilidade de definir prioridades na distribuição de recursos trazia consigo um peso significativo, como relembra o Tenente.

4 O Primeiro-Tenente PMRS Senger, está lotado na divisão de transporte da Casa Militar do Estado do Rio Grande do Sul. Em maio de 2024 representou a Defesa Civil do RS junto à BACO durante a Operação Taquari II.

“Durante o dia, o profissionalismo falava mais alto, pois era preciso manter o foco e tomar decisões, mas, ao final do expediente, quando tudo acalmava, vinha o impacto. Muitas vezes, eu me pegava arrepiado e, por vezes, me emocionava pelo que tinha visto.”

O isolamento inicial do estado evidenciou a relevância do apoio aéreo, algo que Senger atestou: “Acredito que por mais de vinte dias, a única forma de chegada de doações era por via aérea.”

“Mas, por que tu queres uma blusa?”

O Tenente PMRS Senger recorda de um fato que aconteceu ao final da primeira semana que sintetiza o impacto humano da operação.

Ao recepcionar e distribuir materiais, havia vários grupos trabalhando juntos: a Defesa Civil do Estado, a Defesa Civil Municipal de Canoas, a Força Aérea e, entre estes, um grupo de recrutas ajudando a descarregar uma aeronave.

Estávamos naquela adrenalina, tentando resolver o problema, e em um dado momento, um recruta, ainda muito jovem, me pediu licença para falar e perguntou se podia pegar uma blusa e eu: Mas, por que tu queres uma blusa? Ele: ‘A minha família foi atingida e preciso levar uma blusa para minha esposa, pois não temos roupas.’

Aquele momento me deixou emocionado, porque recordo muito bem desse menino, já que estava trabalhando conosco diuturnamente. Era o quarto ou quinto dia que eu o via e, somente naquele momento, foi me pedir uma blusa para a esposa,” relembra o militar.

Encerramento e reconhecimento coletivo

Com o avanço das operações e a gradual normalização das condições no estado, consolidou-se a percepção de que a resposta à crise foi resultado de um esforço coletivo amplo, envolvendo instituições públicas e a sociedade civil e Senger finaliza com um agradecimento:

“Agradeço a todos que, de uma forma ou outra, contribuíram, agradeço ao povo brasileiro e à FAB por ter conseguido, em tão pouco tempo, se mobilizar e entregar não só mercadorias e medicamentos, mas dar assistência ao povo gaúcho.”

Figura 73 - Caminhão da Força Aérea Brasileira com donativos para serem distribuídos conforme as orientações da Defesa Civil.



Fonte: Biasus, 2024.

*

TESTEMUNHO: A DEFESA CIVIL DO TOCANTINS NA OPERAÇÃO TAQUARI II

Tenente-Coronel Bombeiro Militar do Tocantins Benvindo Filho Pinto de Queiroz⁵

Com as inundações no Rio Grande do Sul, em maio de 2024, a Defesa Civil do Tocantins iniciou o monitoramento da situação e o Corpo de Bombeiros do estado mobilizou duas frentes de atuação: uma voltada ao salvamento e resgate, com mergulhadores e cães de busca, e outra direcionada à logística humanitária. Nesta última, o Tenente-Coronel BMTO Benvindo foi designado para integrar a missão.

Acompanhado do Tenente BMTO Agnaldo Silveira, realizou o deslocamento terrestre de Palmas até Porto Alegre, em uma viagem de três dias. A equipe chegou à capital gaúcha em 9 de maio de 2024, sendo inicialmente integrada ao centro logístico da Defesa Civil estadual e, no dia seguinte, foi redirecionada para a Base Aérea de Canoas, onde permaneceria até 16 de maio.

O impacto inicial: a dimensão da tragédia

A chegada ao Rio Grande do Sul revelou uma realidade muito distinta daquela observada à distância, relembra o Oficial:

“Olhando pela televisão é uma coisa, mas indo *in loco*, é impressionante. [...] No centro de Porto Alegre podia ver salas comerciais alagadas, era um local de concentração de trabalho, de sonhos, de projetos, que estavam submersos pela água.”

A percepção da destruição foi ainda mais marcante em Canoas. Ao tentar se hospedar na cidade, encontrou o hotel completamente tomado pelas águas, um retrato claro da extensão dos danos. Sem alternativas imediatas, buscou apoio junto à Força Aérea Brasileira, que providenciou alojamento emergencial em barracas de campanha na BACO.

A Base Aérea de Canoas como eixo logístico da operação

Durante uma semana, o Tenente-Coronel Benvindo atuou diretamente no hangar da BACO, coordenando atividades relacionadas à recepção, triagem e destinação de donativos. As doações chegavam de todas as regiões do Brasil e do exterior, cabendo às equipes organizar as cargas conforme as necessidades das localidades atingidas e as limitações operacionais das aeronaves disponíveis. Um trabalho que exigia precisão logística e constante articulação com as equipes de voo, evidenciando a importância do planejamento integrado entre Defesa Civil e Força Aérea.

O comprometimento

Um dos aspectos mais marcantes da experiência, para o Tenente-Coronel, foi a constatação de que a tragédia atingia também aqueles que atuavam na linha de frente, tendo em vista que militares da FAB estavam com suas residências alagadas, enquanto permaneciam em serviço. Outros acolhiam múltiplas famílias em suas casas, ampliando a rede de apoio de forma espontânea.

⁵ O Tenente-Coronel BMTO Benvindo faz parte do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Tocantins há 22 anos. Foi designado há 4 anos para o Comando de Ações de Defesa Civil do Tocantins sob a estrutura do Corpo de Bombeiros do Estado, sendo o Diretor Executivo no Sistema Estadual. Em maio de 2024, atuou na logística humanitária da Defesa Civil junto à BACO, durante a Operação Taquari II.

A estrutura de apoio da Força Aérea Brasileira

A permanência na Base Aérea de Canoas também permitiu vivenciar a organização interna da Força Aérea Brasileira em um contexto de crise.

Os alojamentos em barracas, adaptados com sistemas de ventilação e aquecimento, garantiam condições adequadas mesmo diante das baixas temperaturas. O apoio logístico incluía alimentação regular, preparada por equipes especializadas, que chegaram a produzir milhares de refeições diariamente.

“Era uma logística impressionante, com pessoas de vários locais do Brasil e até de outros países, e a FAB recepcionando todos, com toda a sua estrutura à disposição.”

Segundo o Bombeiro Militar, a liderança também foi um ponto de destaque:

“Víamos os comandantes à frente, praticamente sem folga, conduzindo as missões, foi algo marcante.”

O papel estratégico da FAB na Operação Taquari II

Na avaliação do Tenente-Coronel Benvindo, a atuação da Força Aérea Brasileira foi decisiva para o sucesso da Operação, especialmente diante das severas restrições de mobilidade terrestre.

“A Força Aérea permitiu alcançar pessoas que não tinham outra forma de acesso, levou donativos, equipes e equipamentos. Sem esse apoio, com certeza teríamos mais mortes.”

Integração com outras forças e instituições

A Operação evidenciou a importância da atuação conjunta entre diferentes órgãos. O Exército Brasileiro teve participação significativa na gestão de donativos e na disponibilização de efetivo, já órgãos municipais e estaduais também atuaram na distribuição e no atendimento às populações atingidas.

O Tenente-Coronel Benvindo destacou ainda a importância da existência de uma estrutura de comando integrada, responsável pela coordenação geral das ações, elemento essencial para a eficácia da resposta.

Aprendizados e legado da operação

Ao refletir sobre a experiência, o Oficial enfatiza tanto os desafios quanto os aprendizados decorrentes de uma operação de grande magnitude.

“O que vivenciamos ainda não está plenamente registrado na literatura, precisamos produzir conhecimento sobre o tema.”

Entre os principais pontos destacados, estão a necessidade de aprimorar os processos de tomada de decisão e a capacidade de gestão de grandes crises, especialmente no que se refere à coordenação de recursos, pessoas e iniciativas.

A atuação da Força Aérea Brasileira destacou-se como referência de excelência durante a Operação, com o comando sendo elogiado pela serenidade e pela manutenção rigorosa dos protocolos de segurança sob pressão.

“Ficamos muito admirados com a estrutura da Força Aérea e com os seus profissionais, são um exemplo para o nosso país. Enquanto nação, temos que sentir muito orgulho de ter uma instituição com essa preparação.”

Figura 74 - Efetivo da Base Aérea de Canoas atuando com a Defesa Civil para a distribuição de donativos.



Fonte: Biasus, 2024.

★

Apoio aos voos com aeronaves fretadas

Durante os meses de maio e junho, aeronaves de pequeno porte passaram a ser frequentemente fretadas por instituições públicas e privadas para transportar materiais e equipes de apoio, principalmente das regiões Sudeste e Centro-Oeste até Canoas, as quais, ao pousarem na Base Aérea, eram prontamente descarregadas pelo efetivo militar que organizava e armazenava as cargas de acordo com seu tipo e destino.

Empresas de grande porte, especialmente dos setores supermercadista, de bebidas e de transporte aéreo, também utilizaram a infraestrutura da BACO para o transporte de itens essenciais e profissionais especializados, gerando um fluxo constante de aeronaves que fortaleceu significativamente a rede de assistência montada durante o período mais crítico da emergência.

Como consequência do aumento de voos fretados, um desafio relevante foi a necessidade de estabelecer protocolos rigorosos para o controle e autorização de pouso de aeronaves civis que transportavam donativos destinados às vítimas das enchentes, o que exigiu gerenciamento atento para garantir a segurança e a organização no pátio da Base, evitando congestionamentos e possíveis conflitos operacionais. Paralelamente, foi implementado um controle rigoroso de acesso das pessoas a bordo dessas aeronaves, assegurando que apenas indivíduos devidamente autorizados pudessem ingressar nas instalações militares.

Essas medidas foram fundamentais para preservar a segurança da Operação e manter a ordem em um ambiente marcado por intensa movimentação de aeronaves, veículos e equipes de apoio.

Gestão da informação e controle da divulgação de imagens

Outro desafio relevante foi a gestão de conteúdos audiovisuais em circulação nas mídias sociais, cuja regulamentação se mostrou fundamental para resguardar a segurança operacional, a privacidade das pessoas e a integridade das missões. Nesse sentido, foram

implementados protocolos de controle e orientação, assegurando que toda divulgação institucional fosse devidamente autorizada e alinhada às diretrizes da Organização.

Para reforçar esse controle, militares passaram a atuar na área operacional com a missão de monitorar as atividades e assegurar a segurança orgânica do local, prevenindo situações que pudessem comprometer a integridade das operações.

As constantes chegadas e saídas de helicópteros, veículos de apoio e pessoal exigiam uma coordenação impecável e uma comunicação eficaz entre as equipes, de forma que, a todo momento, os responsáveis pela coordenação tinham que ajustar o plano de estacionamento e circulação para responder a imprevistos, mudanças nas condições climáticas e prioridades operacionais, sempre com o objetivo de evitar atrasos nas operações.

Ajuda humanitária internacional

A ajuda humanitária ao Rio Grande do Sul também contou com uma expressiva participação internacional, por meio da qual diversas agências e organizações estrangeiras mobilizaram recursos e equipes especializadas em resposta aos desastres naturais.

Entre os exemplos mais significativos esteve a organização cristã norte-americana *Samaritan's Purse*, que enviou duas aeronaves Boeing 757, transportando mais de quarenta toneladas de donativos.

O Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR), em parceria com a LATAM Airlines Brasil, também contribuiu de maneira significativa, enviando cerca de 60 toneladas de bens humanitários e unidades habitacionais emergenciais. Entre os materiais distribuídos estavam colchonetes, mochilas e lâmpadas solares, itens que ajudaram centenas de famílias a enfrentar as dificuldades imediatas provocadas pelas inundações.

Além dessas iniciativas, como citado na terceira parte do capítulo sobre a BASM, países vizinhos também ofereceram apoio ao Brasil, enviando pessoal especializado e equipamentos de auxílio. De igual modo, Israel contribuiu com purificadores de água destinados às áreas mais afetadas, enquanto a Itália, por meio de sua embaixada no Brasil, enviou uma aeronave transportando aproximadamente 30 toneladas de equipamentos voltados a emergências humanitárias. Entre os itens estavam medicamentos, suprimentos médicos, geradores de energia, sistemas de purificação de água e reservatórios com capacidade de até dez mil litros para armazenamento de água potável.

Figura 75 - Aeronave da organização internacional Samaritan's Purse trazendo donativos.



Fonte: Biasus, 2024.

Apoio a iniciativas artísticas solidárias

Para além de sua missão central como centro logístico de doações, a Base Aérea de Canoas tornou-se um ponto de convergência para demandas estratégicas ao Rio Grande do Sul. A estrutura viabilizou o transporte de artistas engajados em ações humanitárias, como a banda Jota Quest, e permitiu o fluxo de clubes de futebol, gaúchos e nacionais, em suas competições. Devido à otimização do “Pátio 2”, que abrigou aeronaves mais leves sem interferir na operação principal, foi possível manter parcialmente os calendários esportivos durante o fechamento do Aeroporto Internacional Salgado Filho.

Essa versatilidade estendeu-se ao atendimento de autoridades, imprensa e personalidades, que utilizaram a BACO para monitorar a crise ou ampliar a divulgação nacional dos esforços de socorro. Com o trânsito frequente de aeronaves dos Esquadrões de Transporte Aéreo trazendo representantes governamentais e equipes de cobertura, a Base Aérea consolidou-se como o elo central de comunicação e gestão institucional, garantindo a articulação necessária entre a assistência técnica e a mobilização social para o enfrentamento da catástrofe.

A BACO como pilar da reconstrução

Essa etapa representou um momento decisivo da operação, pois, após a fase emergencial dos resgates, o processo de reconstrução do estado passou a depender fortemente do apoio logístico proporcionado pela BACO, que não apenas oferecia suporte operacional, mas também simbolizava a esperança de reconstrução para milhares de gaúchos.

O esforço conjunto de homens e mulheres que dedicaram seu tempo, energia e conhecimento para servir à população tornou-se um exemplo emblemático da capacidade de superação e da força da integração entre as Forças Armadas e a sociedade civil em momentos de crise.

Em meio a um cenário de destruição e desafios sem precedentes, a Base Aérea de Canoas consolidou-se como um verdadeiro símbolo de resistência, esperança e solidariedade para o povo gaúcho. Cada obstáculo enfrentado foi superado com coragem, união e determinação.

*

Sustentando o moral da tropa

Muito além dos danos materiais sofridos por integrantes da Aeronáutica e por seus familiares durante as inundações de 2024, o impacto psicológico revelou-se profundo e de efeitos prolongados. A perda de bens, a ruptura da rotina e a incerteza quanto ao futuro atingiram diretamente o moral do efetivo sediado em Canoas.

Paralelamente, familiares apresentaram sinais persistentes de ansiedade e insegurança diante de novos períodos de chuva intensa. Nas palavras do Graduado Master da GUARNAE-CO, Suboficial Staudt:

“Há relatos de militares sobre familiares que, ao enfrentarem dois dias consecutivos de chuva, já manifestam o desejo de deixar suas casas.”

O amparo humano ao efetivo militar mostrou-se tão essencial quanto todo o suporte de infraestrutura empregado durante aquele período de severas adversidades. Cuidar das pessoas e oferecer segurança às famílias tornou-se fator decisivo para a manutenção da capacidade operacional e para o êxito da missão na Operação Taquari II. Nesse cenário, revestiu-se de especial significado a visita do Comandante da Aeronáutica à BACO, Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, realizada quando a Operação

completava seu primeiro mês de intensas atividades. Sua presença, em momento de grande desgaste físico e emocional, representou gesto concreto de liderança e reconhecimento. Ao dirigir-se aos militares e civis empenhados na linha de frente, o Comandante reafirmou a confiança do Alto-Comando da Força Aérea Brasileira no trabalho desenvolvido por todos. A iniciativa fortaleceu a união, elevou o moral da tropa e renovou o espírito de corpo que sustentou, dia após dia, o cumprimento da missão.

Figura 76 - Visita do Comandante da Aeronáutica ao hangar do GLOG-CO durante a Operação Taquari II.



Fonte: Biasus, 2024.

Comprometimento além da missão militar

A Operação Taquari II evidenciou ações decisivas para a reconstrução do Rio Grande do Sul, revelando um compromisso que ultrapassou a missão militar. Nesse cenário, o 2º/1º GCC destacou-se ao mitigar impactos sociais por meio da combinação de iniciativa, precisão técnica e sensibilidade humana.

Mesmo diante de severas limitações de infraestrutura, a unidade assegurou o fornecimento de energia estabilizada para a refrigeração de 50 mil doses de insulina destinadas ao Instituto da Criança com Diabetes do RS, as quais provinham de doações de todo o país. Essas cargas exigiam rigor térmico absoluto, condição sem a qual seriam inutilizadas, comprometendo o atendimento de milhares de pacientes.

A execução da missão foi marcada por iniciativa e cooperação entre esquadrões, como relata o Segundo-Sargento Eduardo Silva, que estava de serviço no 2º/1º GCC: “Recebi o caminhão frigorífico e, ao conversar com o motorista, percebi a urgência, já que transportava insulina e precisava de energia constante para manter a refrigeração.”

Com apoio do 4º/1º GCC, sediado na BASM e presente na BACO para o apoio na Operação Taquari II, foi instalada uma solução elétrica provisória que manteve o caminhão operante por duas semanas. Nesse período, o caminhão permaneceu sob a guarda e o suporte elétrico do Esquadrão, tornando-se um ponto estratégico de distribuição, porque enquanto a energia elétrica oriunda do 2º/1º GCC mantinha a insulina preservada, equipes realizavam o transporte via helicóptero para levar as doses às regiões mais atingidas do interior do estado.



Fonte: BACO, 2024.

★

Salvando vidas em silêncio: a logística dos insumos hospitalares

No contexto das severas inundações que atingiram o Rio Grande do Sul, as Forças Armadas mobilizaram efetivos de múltiplas especialidades para compor o COPCj Taquari II e estruturar o suporte da área de Saúde para o Rio Grande do Sul, em uma resposta coordenada de caráter humanitário.

Nesse cenário, os profissionais da Farmácia Hospitalar do HACO desempenharam papel relevante, atuando de forma integrada nas atividades de logística, assistência farmacêutica e gestão de suprimentos, notadamente na recepção de produtos hospitalares que chegavam no Hangar da BACO e a sua destinação orientada pela Secretaria de Saúde do estado, bem como na organização de suprimentos médicos para os HCamp.

Em 3 de maio de 2024, aconteceram os primeiros embarques de suprimentos médicos a partir da BACO com destino à cidade de Santa Maria, estabelecendo-se uma estrutura logística em coordenação com o COPCj e, em curto intervalo de tempo, observou-se crescimento significativo no volume de materiais processados, totalizando 121,5 toneladas de insumos hospitalares enviados ao interior do estado, além da organização de mais de 66 milhões de unidades recebidas por meio de doações.

Esses recursos foram destinados ao abastecimento de hospitais e unidades de atendimento em áreas afetadas, demandando criteriosos procedimentos de separação, catalogação e distribuição de modo a garantir rastreabilidade e adequação às necessidades locais.

Designada como elo logístico da operação, a Primeiro-Tenente Farmacêutica Patrícia Donini assumiu a coordenação dessas atividades, conduzindo o fluxo de materiais em ambiente caracterizado por elevada demanda, restrições operacionais e necessidade de resposta imediata, cujo relato veremos a seguir.

Atuação nos Hospitais de Campanha

Paralelamente às atividades logísticas, a Farmácia Hospitalar atuou diretamente nos dois Hospitais de Campanha instalados em Canoas. No período compreendido entre 9 de maio e 12 de agosto de 2024, a Primeiro-Tenente Farmacêutica Fernanda Trentin e o Segundo-Sargento BSP Marion participaram da implantação, operação e desmobilização dessas estruturas, assegurando o suporte farmacêutico necessário ao atendimento da população, conforme abordamos no capítulo anterior.

Ao longo da Operação dos HCamp, foram dispensados mais de 444 mil medicamentos, evidenciando a magnitude do esforço empreendido. Cada item distribuído representou a materialização de uma resposta institucional voltada à mitigação dos

impactos da crise sanitária, contribuindo para a continuidade dos tratamentos e para a recuperação das populações assistidas.

Desta forma, a atuação da Farmácia Hospitalar no âmbito da Operação Taquari II evidenciou a relevância da logística em saúde como elemento estruturante das ações humanitárias.

TESTEMUNHO: A LOGÍSTICA DE INSUMOS HOSPITALARES NO HANGAR DA BACO

Primeiro-Tenente Farmacêutica Patrícia Donini Rodrigues ⁶

A atuação da Oficial Farmacêutica teve início na tarde de 3 de maio de 2024, quando foi acionada pelo COpCj para receber medicamentos na BACO e organizá-los para envio emergencial a Santa Maria, região que já enfrentava os impactos das chuvas.

“Fizemos o embarque dos medicamentos e de alguns cobertores doados pelo HACO para Santa Maria, pois a nossa região ainda não havia sido afetada,” relembra a Oficial.

Inicialmente concebida como uma ação pontual, a atividade rapidamente evoluiu para uma missão contínua, à medida que se ampliava a dimensão da emergência no estado.

Ainda naquela noite, por ser o elo logístico para produtos hospitalares, passou a atuar diretamente na articulação do transporte de insumos essenciais para o interior do Rio Grande do Sul, tendo como principais contatos no COpCj, o Capitão Médico Ayres, pela Força Aérea, e a Dra. Letícia Ikeda, médica da Secretaria Estadual de Saúde do RS.

A estruturação logística em cenário de colapso

Com a interrupção das vias terrestres, a logística de saúde passou a depender quase exclusivamente do transporte aéreo, exigindo organização criteriosa e tomada de decisões sob pressão. Em coordenação com a Secretaria Estadual de Saúde, a Tenente Patrícia Donini passou a receber informações sobre os estoques hospitalares, classificando as demandas conforme a criticidade, especialmente em relação ao tempo restante de suprimento de cada hospital.

Medicamentos, materiais hospitalares e insumos como oxigênio eram encaminhados à Base Aérea por fornecedores que, apesar de manterem contratos regulares com hospitais do interior, estavam impossibilitados de realizar entregas por via terrestre. A partir desse ponto, cabia à equipe da Tenente organizar a distribuição, levando em consideração limitações de peso, volume e alcance das aeronaves disponíveis.

Desafios operacionais e integração de meios

A complexidade da situação era ampliada pelas restrições geográficas e operacionais, que exigiam constante adaptação dos meios empregados, tendo em vista que regiões severamente afetadas, como o Vale do Taquari, não dispunham de pistas de pouso funcionais, o que impunha o uso de helicópteros ou aeronaves de pequeno porte, reduzindo significativamente a capacidade de carga. Além disso, era necessário identificar locais viáveis para pouso e garantir a presença de equipes locais para o recebimento dos materiais.

Nesse contexto, a atuação integrada entre as Forças Armadas e órgãos civis mostrou-se essencial, com o emprego de vetores aéreos como o H-36 Caracal, o H-60L *Black Hawk*, o C-105 Amazonas, o C-98 Caravan e o KC-390 Millennium, além da colaboração pontual

⁶ A Primeiro-Tenente Farmacêutica Patrícia Donini é a gestora da Central de Abastecimento Farmacêutico do HACO.

de aeronaves civis, da Polícia Rodoviária Federal e de parceiros internacionais, como a Força Aérea do Chile.

A BACO como centro logístico de insumos hospitalares

Durante o período mais crítico, a Oficial Farmacêutica permaneceu integralmente dedicada às atividades no hangar da BACO, onde se estruturou um verdadeiro centro logístico humanitário, no qual eram recebidos materiais provenientes tanto de fornecedores quanto, posteriormente, de doações oriundas de diversas regiões do Brasil e do exterior. Todo o material passava por triagem rigorosa, incluindo verificação de validade e integridade, antes de ser catalogado em sistema disponibilizado em parceria com a Secretaria de Saúde do RS.

Esse sistema permitia que hospitais e unidades básicas de saúde registrassem suas necessidades, otimizando a distribuição dos insumos. Com o aumento do volume de doações e as limitações estruturais do hangar, parte dos medicamentos passou a ser armazenada em Centro de Distribuição em Gravataí, viabilizado por meio de cooperação com a empresa Farmácia São João.

A vivência pessoal em meio à missão

Paralelamente à intensa rotina operacional, a Tenente Patrícia Donini enfrentava desafios pessoais significativos, tendo sido obrigada a deixar sua residência em função das inundações, permanecendo afastada por cerca de duas semanas. Durante esse período, dividiu-se entre o cumprimento da missão e a preocupação com familiares, incluindo a internação de sua mãe em unidade de terapia intensiva. Ainda assim, manteve-se presente na Base Aérea e a impossibilidade de deslocamento e o isolamento momentâneo reforçaram o senso de dever e a necessidade de atuação contínua diante da crise.

Prioridades sanitárias e evolução da Operação

Durante aproximadamente três semanas, o transporte aéreo foi a principal alternativa para o abastecimento de insumos médicos no interior do estado. Nesse período, cargas perecíveis, como hemocomponentes e medicamentos termossensíveis, receberam prioridade absoluta, devido à necessidade de acondicionamento adequado e ao risco de perdas. A militar destaca:

Um hospital poderia ter mantimento para vários dias, mas se chegava hemocomponentes, bolsa de sangue, de plaquetas, medicamentos termolábeis e tudo mais que era perecível, não tinha como ficar com esse material na Base Aérea, logo acabávamos dando prioridade para esse tipo de carga em aeronaves.

Com a gradual normalização das vias terrestres, a Operação passou a incorporar o transporte rodoviário, contando com o apoio de unidades logísticas do Exército Brasileiro, como o 3º Batalhão de Suprimento de Nova Santa Rita, que ampliou a capacidade de distribuição. Ainda assim, o modal aéreo permaneceu essencial para atendimentos urgentes e localidades de difícil acesso.

Nesse sentido, a Tenente Patrícia Donini relembra da importante participação do caminhão baú com doses de insulinas para crianças mantido no 2º/1º GCC:

“Aquele veículo era usado para armazenar o alto volume de insulina que chegava de São Paulo, já que o estado estava desabastecido. Recebíamos as remessas e as transferíamos para o caminhão baú, que funcionava como o nosso estoque principal.”

O apoio aos HCamp e à população afetada

A chegada dos Hospitais de Campanha ampliou a demanda por insumos médicos e itens de apoio humanitário. A equipe coordenada pela Tenente passou a separar, desde a triagem inicial, materiais destinados especificamente a essas unidades, atendendo às solicitações conforme disponibilidade. Além de medicamentos, foram distribuídos itens como roupas, fraldas, cobertores e produtos de higiene, evidenciando uma abordagem integral no atendimento às populações afetadas, muitas das quais haviam perdido todos os seus pertences. Em situações específicas, a escassez de medicamentos controlados exigiu mobilização da rede hospitalar da FAB em todo o país, com apoio de organizações como o Hospital de Força Aérea de São Paulo e outras unidades do Sistema de Saúde da Aeronáutica.

O sentido do dever e da farda

Ao final de sua participação na Operação Taquari II, a Tenente Patrícia Donini ressalta o valor da união de esforços e o significado do serviço militar em contextos de crise. A experiência reforçou a percepção de que a atuação da FAB transcende suas funções operacionais tradicionais, assumindo papel fundamental no apoio à sociedade em momentos de vulnerabilidade:

Quando todos se unem em torno de um objetivo comum, as coisas acontecem. Percebemos que não vestimos apenas uma farda, é muito mais. É um orgulho poder ajudar, ver o reconhecimento das pessoas e saber que fazemos parte de uma organização pronta para servir quando mais precisam.

Figura 78 - Hangar 1 do GLOG-CO adaptado para armazenar os insumos médicos e demais donativos enviados.



Fonte: Biasus, 2024.

*

TESTEMUNHO: A GERÊNCIA DE FARMÁCIA DOS HOSPITAIS DE CAMPANHA

Primeiro-Tenente Farmacêutica Fernanda Trentin Zaccaron ⁷

A Primeiro-Tenente Farmacêutica Fernanda Trentin, integrante do HACO, desempenhou papel central na organização e na dispensação de medicamentos durante a

⁷ A Primeiro-Tenente Farmacêutica Fernanda Trentin trabalha na área de análises clínicas, de avaliação de prescrição e de consulta no HACO.

Operação Taquari II, especialmente nos Hospitais de Campanha instalados na cidade de Canoas. Sua atuação, inicialmente voltada à rotina hospitalar, rapidamente se transformou diante da magnitude da crise, exigindo adaptação constante a um cenário inédito, no qual a demanda por medicamentos superava, em poucas horas, toda a previsão logística originalmente concebida para esse tipo de estrutura de campanha.

Desde os primeiros dias ficou evidente que o modelo tradicional de funcionamento dos HCamp, voltado exclusivamente ao consumo interno, não atenderia à realidade encontrada. Com a população desabrigada e sem acesso a farmácias, muitas delas também atingidas pelas águas, tornou-se necessário ampliar a missão, a Tenente relembra:

Foi uma novidade para todos nós, pois nunca tínhamos feito dispensação de medicamentos diretamente para a população em um Hospital de Campanha, entretanto, como as pessoas tinham perdido tudo e não tinham como manter seus tratamentos, tinham que ser atendidas.

Do colapso inicial à construção de um sistema emergencial

A escassez de medicamentos tornou-se crítica logo no início, uma vez que os estoques planejados para durar dias foram consumidos em poucas horas, impulsionados pelo elevado número de atendimentos e pela diversidade de demandas clínicas. Diante disso, a equipe passou a buscar alternativas emergenciais, apoiando-se nas doações recebidas no hangar da BACO pela Primeiro-Tenente Patrícia Donini e na articulação com o Comando Operacional Conjunto, Secretaria de Saúde do RS e Sistema de Saúde da Aeronáutica.

Para organizar o fluxo de entrada e saída de medicamentos foi desenvolvido um sistema improvisado, baseado em planilhas compartilhadas, que permitia monitorar estoques e orientar as prescrições médicas. Esse mecanismo assegurava maior eficiência no uso dos recursos disponíveis e evitava desperdícios em um contexto de extrema escassez. Paralelamente, a estrutura física da Farmácia precisou ser ampliada, acompanhando o crescimento exponencial da demanda e o volume de materiais recebidos.

A força da integração e das doações

A atuação integrada entre diferentes instituições foi determinante para o sucesso da operação, bem como a campanha “Todos Unidos pelo Sul”, pois medicamentos de alto custo, raramente disponíveis em situações convencionais, passaram a ser distribuídos, garantindo tratamentos adequados a pacientes em situação de vulnerabilidade.

“Às vezes, eu mandava uma mensagem: ‘Estou precisando de tal item’ e alguém respondia: “Tenho para doar.” Foi uma ajuda humanitária maravilhosa, incrível, a campanha Todos Unidos pelo Sul”, recorda a militar.

Reconhecimento, acolhimento e sentido de missão

Ao longo da Operação, a relação entre os militares e a população atendida revelou-se profundamente marcada pelo acolhimento e pela gratidão, e a atuação da Força Aérea Brasileira, somada ao esforço conjunto de profissionais de diversas áreas, contribuiu para criar um ambiente de cuidado que transcendia o atendimento clínico.

“As pessoas se sentiam acolhidas, pois não era apenas o atendimento médico, havia o cuidado humano. Muitas vezes, vinham nos agradecer, queriam registrar aquele momento, porque representava a esperança”, recordou a militar.

*

CORREIO AÉREO NACIONAL - FUGA E ESPERANÇA: O ÊXODO DA REGIÃO SUL

Assim como as águas avançaram sobre as ruas da região metropolitana de Porto Alegre, também chegaram, vindas de todo o país, inúmeras manifestações de solidariedade. Pessoas de diferentes estados mobilizaram-se para enviar mantimentos, medicamentos, roupas e outros itens de primeira necessidade às populações atingidas.

Grande parte desse material foi transportada por meio de aeronaves como o KC-30, o KC-390 Millennium e o C-105 Amazonas. Essas aeronaves, de maior porte do que aquelas normalmente sediadas na BACO, trouxeram toneladas de doativos recebidos, principalmente nas Bases Aéreas de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro, utilizando sempre sua máxima capacidade de carga nos voos destinados ao extremo sul do país.

Inicialmente, o COMAE não previa a utilização dessas aeronaves no fluxo de retorno. Em condições normais, o deslocamento de passageiros ocorria por meio do sistema do Correio Aéreo Nacional (CAN), entretanto, à medida que a crise se agravava, uma demanda inédita começou a surgir no modesto Terminal de Passageiros da Base Aérea de Canoas.

Nos primeiros dias, foram os próprios militares da Guarnição, também afetados pelas chuvas, que identificaram a possibilidade de enviar seus familiares para regiões não atingidas pelas enchentes, utilizando os voos do CAN. A medida permitia que esposas, filhos e parentes próximos permanecessem em locais seguros até que os serviços essenciais, como energia elétrica, abastecimento de água e comunicações, fossem restabelecidos na região. Diversos oficiais e graduados encaminharam suas famílias para cidades nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, permanecendo, contudo, em Canoas para cumprir suas funções na Operação Taquari II.

Com o passar dos dias, especialmente após a primeira semana de maio, os abrigos improvisados, igrejas, escolas e ginásios esportivos em Porto Alegre, Canoas e cidades vizinhas começaram a atingir sua capacidade máxima. Profissionais de saúde, assistentes sociais e voluntários dedicavam-se a preservar o bem-estar das comunidades temporárias formadas por pessoas que, subitamente, haviam perdido a estabilidade de suas rotinas.

O Correio Aéreo Nacional como alternativa

Diante da saturação dos abrigos, muitos cidadãos passaram a buscar uma alternativa que, historicamente, sempre esteve disponível à população brasileira: o transporte aéreo oferecido pela Força Aérea Brasileira por meio do CAN. Gradualmente, centenas e depois milhares de pessoas passaram a procurar os portões da Base Aérea de Canoas em busca de uma oportunidade de embarcar para outras cidades do país.

Grande parte dessas informações, no entanto, circulava de maneira incompleta, pois muitos cidadãos chegavam à Base sem orientação adequada sobre os procedimentos de inscrição, documentação necessária ou mesmo sobre as normas de acesso a uma organização militar. O sistema de cadastro utilizado pelo CAN, inicialmente estruturado para atender a uma demanda rotineira, tornou-se rapidamente insuficiente diante do volume extraordinário de interessados.

Os militares responsáveis pelo atendimento precisaram lidar simultaneamente com o registro de passageiros, a seleção de documentos, a organização das listas de embarque e o gerenciamento de bagagens, além de coordenar o embarque e desembarque nas aeronaves disponíveis.

Adaptações operacionais para o funcionamento do CAN

Em situações habituais, os procedimentos estabelecidos funcionavam de forma eficiente, contudo a emergência imposta pelas inundações exigiu adaptações rápidas tanto na infraestrutura quanto nos protocolos operacionais. A Base Aérea passou a lidar com um número incomum de pessoas, dificuldades de comunicação, aumento da frequência de voos e a necessidade de conduzir, simultaneamente, operações logísticas e humanitárias.

Algumas aeronaves transportavam cerca de trinta passageiros; outras comportavam oitenta, enquanto o KC-30, versão militar do Airbus A330, podia transportar até duzentas pessoas, dependendo da configuração e da disponibilidade operacional.

Uma das primeiras medidas adotadas foi o reposicionamento do local de inscrição para os voos do CAN, portanto foi criado um posto de cadastramento na área externa ao portão principal da BACO, com o objetivo de reduzir o fluxo de pessoas no interior da Base e preservar a segurança das instalações, permitindo organizar melhor o atendimento e diminuir a pressão sobre o Terminal de Passageiros.

Nesse processo, destacou-se a atuação dos militares do 1º GDAAE, Grupo Laçador, que contribuíram significativamente para a organização do fluxo de pessoas e para a manutenção da segurança das instalações. A experiência do efetivo em atividades de segurança e defesa foi fundamental para garantir a inviolabilidade da Base, mesmo diante do aumento expressivo no número de civis que buscavam atendimento.

Figura 79 - Medidas de segurança para embarque nas aeronaves sendo realizadas no terminal de passageiros da BACO (faro de cães).



Fonte: BACO, 2024.

Ampliação das atividades no Terminal de Passageiros

Enquanto o posto de inscrição funcionava junto ao portão da Base, o Terminal de Passageiros passou por adaptações para atender até três aeronaves de médio e grande porte simultaneamente, tanto em operações de embarque quanto de desembarque.

Apesar da emergência, todos os procedimentos de segurança precisaram ser mantidos, com equipes adicionais mobilizadas para atuar na pesagem de bagagens, na organização das listas de passageiros e na inspeção de malas, realizada com o auxílio de cães farejadores. Turnos de trabalho foram estabelecidos para permitir o revezamento dos

militares, uma vez que as aeronaves pousavam ao longo de todo o dia e permaneciam no solo por períodos que podiam chegar a três horas, tempo necessário para o desembarque de cargas e o embarque de passageiros.

O aumento do efetivo permitiu maior agilidade no despacho das aeronaves, reduzindo o tempo de permanência no solo, fator essencial em uma operação aérea que dependia da disponibilidade das tripulações e do cumprimento rigoroso dos limites de fadiga⁸ estabelecidos para a segurança de voo e cada minuto desperdiçado poderia atrasar etapas subsequentes.

Reorganização do posto de inscrição: melhor acolhimento

O posto de inscrição foi transferido para uma área com melhor acessibilidade, no prédio do Serviço de Assistência Social localizado nas instalações do V COMAR, onde os interessados realizavam o cadastro e recebiam um cartão com as informações de voo e autorização de acesso na Base Aérea. Essa medida contribuiu significativamente para reduzir filas e congestionamentos de veículos nas proximidades dos portões da BACO, melhorando o acolhimento aos cidadãos em um momento particularmente delicado.

Situações inesperadas e decisões humanitárias

O cotidiano do Terminal de Passageiros passou a registrar inúmeras situações inesperadas, visto que, não eram raros os casos de pessoas que chegavam solicitando embarque após terem abandonado suas casas às pressas, muitas vezes ainda molhadas e trazendo consigo apenas os filhos e poucos pertences.

Algumas dessas pessoas não possuíam documentos ou qualquer tipo de bagagem, tinham apenas o desejo de se afastar da região afetada pela tragédia e buscar abrigo junto a familiares em outras partes do país.

Diante dessas circunstâncias extremas, tornou-se evidente que muitos procedimentos tradicionais precisariam ser flexibilizados e, a prioridade passou a ser garantir que a população gaúcha recebesse algum tipo de assistência, mesmo quando a situação não se enquadrava perfeitamente nas normas administrativas vigentes.

Assim, pessoas que chegavam ao Terminal em condições precárias eram encaminhadas a banheiros próximos para higiene básica e troca de roupas, enquanto aqueles que não possuíam vestimentas adequadas aguardavam atendimento e assistência, sem serem automaticamente excluídos do processo de embarque.

Paralelamente, medidas de segurança continuaram sendo rigorosamente aplicadas, com os passageiros sem documentação sendo identificados por meio de sistemas disponíveis, e a vistoria de bagagens permaneceu sendo realizada com apoio de cães farejadores e detectores de metais.

A importante participação da aviação civil

O êxodo civil vivenciado foi de proporções tão significativas que somente os voos da FAB, por meio do Sistema CAN, não foram suficientes para a escalada da demanda. Contudo, à medida que se aumentava o fluxo de aeronaves civis trazendo doações de diversas regiões do país, tornou-se viável ampliar os destinos oferecidos à população gaúcha por meio da disponibilidade de transporte de passageiros ofertados por estes aviões particulares.

⁸ Refere-se ao tempo máximo de serviço contínuo e repouso mínimo que os membros da tripulação devem respeitar para garantir condições adequadas de vigilância, desempenho e segurança operacional durante as operações aéreas.

Pilotos da aviação executiva e de táxi aéreo passaram a adotar os mesmos protocolos dos voos da FAB: na viagem de retorno às suas bases, disponibilizavam vagas para pessoas interessadas em não permanecer nas áreas afetadas pela tragédia. Assim, destinos como Belo Horizonte, São Paulo, Jundiaí e Campinas, além de Curitiba e Florianópolis, locais que não eram tão frequentemente atendidos pelos aviões militares, passaram a ser oferecidos por alguns civis.

Um episódio marcante

Entre os inúmeros acontecimentos vivenciados no Terminal de Passageiros, um episódio ficou particularmente marcado na memória das equipes envolvidas.

Na ocasião, o Major Aviador Schiller supervisionava as atividades de embarque no CAN, quando uma mulher grávida, acompanhada de sua filha pequena, buscava desesperadamente uma forma de chegar ao estado de São Paulo, todavia, os voos da FAB para aquele dia já haviam sido encerrados e a família temia permanecer na região diante da precariedade das condições de atendimento médico.

Enquanto os militares avaliavam possíveis alternativas, uma médica voluntária que também aguardava transporte mencionou a necessidade de retornar a São Paulo para cumprir plantões hospitalares previamente agendados.

Foi então que, de maneira inesperada, um tripulante de uma aeronave executiva entrou na sala de embarque e informou que havia três lugares disponíveis em um voo com destino à cidade de Sorocaba. Inicialmente hesitante, a gestante afirmou não conhecer a cidade nem saber como chegar à capital paulista com uma criança pequena.

Nesse instante, a médica revelou que seus pais residiam justamente em Sorocaba e que poderiam receber a família no aeroporto e auxiliá-la no deslocamento até São Paulo.

Para os envolvidos tratou-se de um episódio simples dentro da rotina intensa daquele período, mas para a família atendida a decisão representou segurança, acolhimento e a possibilidade de enfrentar os dias seguintes com maior tranquilidade.

O papel essencial dos voluntários

Outro elemento fundamental naquele cenário foi a presença de voluntários vindos de todas as regiões do Brasil, como profissionais da saúde, da segurança pública e até veterinários deslocaram-se até Canoas para contribuir com o atendimento à população afetada.

Com rodovias interrompidas, pontes destruídas e o Aeroporto Internacional Salgado Filho temporariamente interditado, os voos da Força Aérea Brasileira tornaram-se uma das principais formas de acesso à região.

Muitos desses voluntários chegaram por aeronaves da FAB e, após cumprirem suas missões humanitárias, também solicitaram apoio para retornar às suas cidades de origem, sendo que alguns foram prontamente acomodados em voos disponíveis e outros precisaram aguardar novas oportunidades de embarque.

Independentemente do tempo de espera, todos compartilhavam a mesma convicção: a de que sua participação havia contribuído para aliviar o sofrimento de milhares de pessoas atingidas pela tragédia.

Para muitos deles, a experiência reforçou a percepção do papel essencial desempenhado pela Força Aérea Brasileira naquele momento crítico, ao disponibilizar meios e recursos que permitiram a mobilização nacional em apoio ao povo gaúcho, como no relato a seguir.

Figura 80 - Aeronave KC-390 Millennium da FAB sendo utilizada para transporte de passageiros civis e militares.



Fonte: BACO, 2024.

Entre a missão e a humanidade: um episódio tocante

A Primeiro-Tenente Farmacêutica Patrícia Donini foi acionada para atender uma demanda que extrapolava suas atribuições diretas na logística de saúde, evidenciando a amplitude da crise humanitária em curso. A solicitação partiu da prefeita de São Pedro do Sul que buscava apoio para o retorno de duas famílias desalojadas em Canoas, sem acesso a abrigo. Diante da urgência, articulou-se uma solução viável: o transporte aéreo até Santa Maria, de onde seriam conduzidas por meios terrestres ao seu destino.

Ao chegarem à Base Aérea de Canoas, as famílias apresentavam-se com poucos pertences, acompanhadas de seus dois animais de estimação, ambos de grande porte, cuja presença inicialmente inviabilizava o embarque por não estarem em caixas de transporte previstas. Diante da negativa inicial, a reação de uma das mulheres evidenciou a dimensão emocional da perda:

“Já perdi tudo, eles são a única coisa que tenho, não me faz deixar mais um para trás.”

Sensibilizada, a Tenente intercedeu novamente junto à tripulação, buscando uma alternativa segura e possível para o transporte dos animais, e com apoio dos militares do CAN e da tripulação envolvida, os cães foram acomodados de forma improvisada e realocados em aeronaves diferentes, permitindo o deslocamento conjunto das famílias.

O episódio ilustra, de forma emblemática, a dimensão humana da operação, marcada não apenas pela eficiência logística, mas pela sensibilidade e solidariedade de todos os envolvidos junto às vítimas.

*

ANIMAIS DE ESTIMAÇÃO VOANDO PELO CAN

No contexto da crise humanitária provocada pelas inundações, os animais também passaram a demandar atenção e cuidados. Assim como seus tutores, muitos precisaram ser resgatados, assistidos e, em determinadas circunstâncias, deslocados para outras regiões do

país. Diversos moradores optaram por deixar temporariamente as áreas atingidas e buscar abrigo em localidades mais seguras, levando consigo seus animais de estimação. Durante as operações aéreas da FAB não foram raros os voos em que até uma dezena de animais de estimação embarcava juntamente com seus donos, compartilhando um deslocamento incerto, sem previsão definida de retorno.

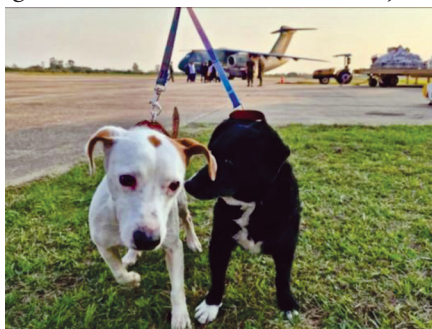
Veterinários que transitavam pelo Terminal de Passageiros do CAN na Base Aérea de Canoas prestaram atendimento essencial aos animais pertencentes tanto a militares quanto a civis afetados pela inundação. De forma voluntária, esses profissionais realizavam avaliações clínicas, aplicavam vacinas, redigiam laudos sanitários e registravam as condições de saúde dos animais antes do embarque, contribuindo para garantir não apenas o bem-estar dos *pets*, mas também a segurança sanitária das aeronaves e dos passageiros.

Nos casos em que os animais necessitavam de cuidados médicos mais especializados, eles eram encaminhados para clínicas veterinárias que permaneceram em funcionamento durante o período de calamidade. Paralelamente, muitos cães e gatos resgatados das áreas alagadas foram adotados por voluntários, mesmo sem que se conhecesse seu histórico clínico, reforçando a relevância do trabalho veterinário no acompanhamento dos animais resgatados.

Além dos animais domésticos, outras espécies também receberam assistência, algumas Organizações não Governamentais (ONGs) atuaram no resgate de aves e até animais silvestres encontrados em condições críticas nas áreas inundadas. Essas instituições providenciavam atendimento terapêutico individualizado e, por meio de missões coordenadas pelo COMAE, no âmbito da Força Aérea Componente da Operação Taquari II, conseguiram transferir diversos animais para novos lares nas regiões Sudeste e Centro-Oeste do Brasil.

Estima-se que, apenas no mês de maio de 2024, aproximadamente 200 animais tenham sido transportados em aeronaves da FAB, evidenciando não apenas a dimensão do esforço de resgate, mas também a sensibilidade das equipes envolvidas em atender, sempre que possível, às necessidades das famílias que buscavam preservar seus vínculos afetivos em meio à adversidade.

Figuras 81 e 82 – Animais de estimação que foram embarcados nas aeronaves da FAB.



Fonte: BACO, 2024.

Revezamento de efetivos militares

À medida que as semanas avançavam, a população afetada pelas inundações tornava-se cada vez mais informada sobre a possibilidade de utilizar a estrutura aeroportuária da BACO para deslocamentos por meio do CAN. Ainda assim, em meados de maio, o cenário permanecia desafiador.

A Base ainda não recebia voos comerciais regulares, enquanto a demanda por transporte aéreo continuava elevada. Paralelamente, o Comando Operacional Conjunto Taquari II iniciou o rodízio das equipes mobilizadas pelas Forças Singulares, organizando a substituição gradual dos contingentes do Exército e da Marinha em atuação na região.

Nesse contexto, as aeronaves da FAB mantiveram um fluxo constante de operações, enquanto transportavam toneladas de doações em direção a Canoas e no trajeto de retorno conduziam militares que regressavam às suas unidades de origem após semanas intensas de trabalho nas ações de socorro à população gaúcha.

Com a abertura da BACO para voos comerciais no fim de maio, a carência de vagas no CAN foi amenizada. Isso ocorreu devido à possibilidade de aquisição de passagens nas novas operações das companhias aéreas que passaram a atuar no aeródromo militar de Canoas, oferecendo maior flexibilidade e opções de transporte para a população e os envolvidos na operação de emergência.

Números do transporte de passageiros pelo CAN

O volume de passageiros atendidos pelo Correio Aéreo Nacional na Base Aérea de Canoas durante o período da crise foi expressivo, somente no mês de maio de 2024, mais de 3.400 pessoas embarcaram em aeronaves da Força Aérea Brasileira em Canoas, número que não inclui os passageiros transportados em aeronaves civis que colaboraram com a Operação.

No mês de junho, mesmo com a retomada parcial dos voos comerciais, o Terminal de Passageiros da Base continuou registrando intensa movimentação, sendo realizados aproximadamente 3.000 novos embarques nas aeronaves da FAB.

Esses números refletem a dimensão do esforço logístico e humano empreendido pela GUARNAE-CO e pelas unidades da Força Aérea Brasileira envolvidas na Operação Taquari II, que transformaram um terminal originalmente modesto em um importante ponto de apoio para milhares de pessoas afetadas pela maior catástrofe climática da história do Rio Grande do Sul.

*

A CORAGEM DE REABRIR OS CÉUS: A RETOMADA DOS VOOS COMERCIAIS

Passados os primeiros dias da crise, enquanto o Aeroporto Internacional Salgado Filho permanecia interditado, os céus do Rio Grande do Sul continuavam dominados por aeronaves empenhadas em missões de resgate e transporte de ajuda humanitária. Diante desse cenário, começaram a surgir, no âmbito político e na alta gestão do setor aéreo, os primeiros movimentos para buscar uma solução paliativa próxima à capital gaúcha que permitisse a retomada dos voos comerciais regulares para atendimento da população.

Alguns aeroportos regionais do interior do estado passaram a receber voos com passageiros, entretanto, as grandes distâncias em relação à Região Metropolitana de Porto Alegre e o número reduzido de operações tornavam essas alternativas insuficientes para suprir a demanda. Deste modo, a utilização da Base Aérea de Canoas em um modelo de cooperação civil-militar tornou-se praticamente inevitável.

Assim, foram iniciadas intensas coordenações para a elaboração de uma Carta de Acordo Operacional (CAOp) incluindo todas as instituições envolvidas, tais como: a Força Aérea Brasileira, por meio da BACO, CINDACTA II e DTCEA-CO; a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), as companhias aéreas LATAM Airlines Brasil, Gol Linhas Aéreas

e Azul Linhas Aéreas Brasileiras, além da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) e da concessionária do aeroporto da capital, a Fraport Brasil.

Embora existam diferenças significativas entre as operações da aviação militar e da aviação civil, a Base Aérea já possuía experiências relevantes na recepção de aeronaves de grande porte no transporte de ajuda humanitária, como o KC-30, o Airbus A330 da FAB, o que permitia compreender as limitações e capacidades da área operacional do aeródromo, oferecendo segurança técnica para a implementação do novo modelo de operação.

Todavia, ao se considerar que o aeroporto da capital registrava cerca de 770 movimentos semanais, um dos maiores desafios seria ampliar ao máximo a capacidade operacional da Base para atender à demanda de voos regulares. Entre os principais fatores restritivos estavam as dimensões reduzidas dos pátios de estacionamento e as limitações estruturais para suportar aeronaves de grande tonelagem utilizadas na aviação comercial.

Adaptação da infraestrutura operacional

Para viabilizar a operação, foi adotada uma solução inédita: a transformação da pista de táxi “Alfa” em área de estacionamento sequencial para aeronaves comerciais. Sendo estabelecido um tempo médio de duas horas entre a chegada da aeronave e sua decolagem de retorno, com voos concentrados principalmente em aeroportos do estado de São Paulo, como Congonhas, Guarulhos e Campinas.

A rapidez com que a solução foi implementada tornou-se um marco na história gaúcha, pois, apenas 24 dias após a interdição do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em 27 de maio de 2024, a Base Aérea de Canoas passou a receber voos comerciais regulares, algo inédito em seus mais de oitenta anos de existência.

Inicialmente, as empresas aéreas adotaram uma postura cautelosa, ainda incertas quanto à demanda da população, com 35 voos semanais no período diurno.

Com o aumento da procura, a operação foi gradualmente ampliada, alcançando 87 voos semanais, incluindo operações noturnas, devido à instalação de torres de iluminação portáteis fornecidas pela concessionária do aeroporto, permitindo a realização de operações seguras durante as 24 horas do dia.

*

TESTEMUNHO: O EQUILÍBRIO ENTRE A OPERAÇÃO E A PRESERVAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Primeiro-Tenente Engenheiro Gabriel Gama Lemos

A partir de 13 de maio de 2024, o Gabinete de Crise da GUARNAE-CO marcou o início de um esforço coordenado para viabilizar o uso da BACO em operações comerciais de passageiros. Inserido nesse contexto, o Primeiro-Tenente Engenheiro Gabriel, integrante do SERINFRA-CO, foi destacado para elaborar um anteprojeto que estabelecesse as condições de funcionamento da Base sob essa nova realidade.

O Oficial relata que, como forma de preparação para os voos comerciais, a Fraport Brasil apoiou vários ensaios técnicos no pavimento da pista de pouso e decolagem da BACO, que foram feitos no período da madrugada para verificar se havia os requisitos mínimos para que a operação comercial fosse segura.

“Ao final dos testes a pista precisou de poucos ajustes, sendo aceita para ser operada comercialmente,” relembra o Oficial.

Monitoramento técnico e avanço tecnológico

Inicialmente, a avaliação da pista seguiu os protocolos tradicionais da Força Aérea Brasileira, com a elaboração de relatórios periódicos, em maio, junho e julho de 2024. No entanto, a alta frequência das inspeções revelou limitações metodológicas, especialmente pela subjetividade inerente à avaliação visual e pela baixa sensibilidade a variações em curtos intervalos de tempo.

Diante disso, a equipe passou a priorizar o acompanhamento contínuo das intervenções, em detrimento da produção de relatórios formais. Paralelamente, a Fraport Brasil realizou análises mais avançadas por meio do sistema *Pavement Scanner*, que permitiu um diagnóstico preciso da condição estrutural da pista, conforme relata o Tenente:

“Quando tivemos acesso aos relatórios do *Pavement Scanner* ficou claro para nós: aquele era o retrato mais fiel da pista. Era como um Raio-X completo com o uso de laser, muito mais confiável do que qualquer avaliação visual que pudéssemos fazer.”

Esses levantamentos, realizados em julho e dezembro, tornaram-se referência para as decisões posteriores envolvendo a recuperação da pista.

Desgaste da pista e manutenção contínua

As primeiras manifestações mais evidentes de deterioração surgiram em agosto, com o aparecimento de falhas no pavimento. As ações de manutenção, conduzidas pela Fraport Brasil, ocorreram durante a madrugada, em janelas operacionais reduzidas, de modo a não interferir nos voos programados.

“Eu me lembro claramente: no dia 18 de agosto apareceu o primeiro buraco na pista e, poucos dias depois, já estávamos acompanhando o reparo. Era uma corrida contra o tempo, começava por volta das 3h e precisava estar pronto antes do primeiro voo.”, relembra Gabriel.

Além das correções emergenciais, também foram realizadas intervenções preventivas, antecipando falhas identificadas visualmente, como trincas que poderiam evoluir para danos mais severos.

Figura 83 – O Tenente Engenheiro Gabriel realizando testes para verificar as condições do pavimento da pista de operações da BACO.



Fonte: FAB, 2024.

Um terminal de passageiros inédito

Outro elemento inovador dessa operação foi o modelo adotado para o processamento de passageiros, tendo em vista que durante os dois primeiros meses, o embarque e desembarque ocorreram fora da Base Aérea, em um terminal improvisado no ParkShopping Canoas.

A ideia foi sugerida pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica que compreendeu a dificuldade em manter a segurança orgânica da Organização Militar, caso fosse convertida em um aeroporto convencional, algo previsto, inicialmente, pela concessionária do aeroporto.

A parceria com o Shopping possibilitou a criação de um terminal temporário de passageiros, permitindo que todo o processo de *check-in*, inspeção de segurança e despacho de bagagens fosse realizado fora da área militar.

Logística de transporte entre o terminal e as aeronaves

Após a realização dos procedimentos de segurança e inspeção por Raio-X, os passageiros eram transportados em ônibus até a Base Aérea e suas bagagens eram conduzidas separadamente por caminhões específicos.

No caso dos passageiros que desembarcavam em Canoas, o processo ocorria de forma inversa: após deixar a aeronave, eles embarcavam nos ônibus e eram conduzidos até o terminal no Shopping, onde podiam então seguir para seus destinos, permitindo manter o fluxo de passageiros afastado da área interna da Base Aérea, preservando a rotina operacional da unidade militar e garantindo a segurança institucional.

Sendo que a única adaptação estrutural necessária foi a segregação parcial do portão principal da Base, cuja área inicial passou a ser utilizada pela concessionária para acesso controlado aos veículos e equipamentos relacionados à operação comercial.

A mudança no fluxo de veículos exigiu coordenação direta com a administração municipal e, em conjunto com a Secretaria de Trânsito de Canoas, foram realizados ajustes na circulação viária nas proximidades da Base Aérea. Essas medidas tiveram como objetivo garantir maior segurança no deslocamento dos veículos civis e nos frequentes comboios de ônibus responsáveis pelo transporte de passageiros entre o terminal e o aeródromo.

Os procedimentos de embarque e desembarque foram feitos no ParkShopping Canoas até o dia 14 de julho de 2024, quando então retornaram para o segundo piso do terminal de passageiros do Aeroporto Salgado Filho.

Resultados operacionais

A última operação da aviação comercial na BACO aconteceu à 1h49min do dia 21 de outubro de 2024, pelo voo LA9219. Nos 147 dias de operação das aeronaves comerciais na Base Aérea, foram realizadas 2.532 chegadas e partidas, com 440.332 pessoas transportadas e ocorreram 116 fretamentos e 78 cancelamentos. Além disso, duas aeronaves permaneceram em manutenção na BACO, e houve duas ocorrências relacionadas ao pavimento da pista de pouso e decolagem, sendo que, na primeira, a cabeceira foi deslocada sem impacto na operação e, na segunda, no dia 10 de outubro, houve o cancelamento de oito voos.

Esta operação tornou-se um marco na história da aviação comercial, além de ter se tornado motivo de esperança e símbolo de um reinício para toda a população gaúcha.

Além desses voos, diversas aeronaves privadas de pequeno porte, que normalmente operavam no aeroporto da capital, passaram a utilizar o aeródromo militar, sendo cada solicitação analisada individualmente para autorizar, prioritariamente, aquelas vinculadas a ações de apoio e reconstrução do estado.

A segurança operacional e a continuidade das missões militares

As intervenções necessárias na infraestrutura do aeródromo foram realizadas nos intervalos entre as operações, geralmente às terças e quintas-feiras, no período da madrugada, quando havia menor movimentação de aeronaves. Essas intervenções foram conduzidas pela concessionária do aeroporto de maneira coordenada e eficiente, garantindo a continuidade segura e eficaz das atividades tanto militares quanto comerciais na BACO.

Mesmo com a intensa atividade comercial, a Base manteve suas missões militares rotineiras, entre elas estavam as operações de alerta de defesa aérea com aeronaves Northrop F-5M Tiger II, conduzidas pelo 1º/14º GAV, além das atividades de treinamento realizadas pelo 5º ETA e pelo 2º/7º GAV.

A capacidade de manter simultaneamente as operações militares e a aviação comercial demonstrou a elevada flexibilidade operacional da Base Aérea de Canoas, consolidando-a como uma das estruturas estratégicas mais importantes no apoio ao Rio Grande do Sul durante as inundações.

*

RINCÃO ALADO DA ESPERANÇA DO RIO GRANDE

Mais do que uma base militar, a Base Aérea de Canoas tornou-se o coração pulsante que bateu incessantemente durante dias e noites, operando 24 horas por dia para garantir que o Rio Grande do Sul pudesse não apenas sobreviver à maior catástrofe climática de sua história, mas também iniciar uma longa e desafiadora jornada de reconstrução.

O ano de 2024 marcou os 80 anos da BACO, um momento histórico celebrado com orgulho, que foi posto à prova de forma inédita e superado com excelência, em meio à Operação Taquari II.

Figura 84 - Entrada da Base Aérea de Canoas durante a Operação Taquari II.



Fonte: FAB, 2024.

Homens e mulheres que compõem o efetivo da Base deixaram em segundo plano suas próprias perdas para se dedicarem, com altruísmo e espírito de corpo, a uma missão maior: levar esperança, conforto e segurança a centenas de vidas ameaçadas pelas águas.

Essa dedicação inabalável refletiu-se em cada decisão, ação e esforço coletivo, traduzindo os valores forjados ao longo de oito décadas da instituição.

A flexibilidade operacional da BACO revelou-se decisiva para o êxito das ações, tendo em vista que originalmente foi concebida para missões militares de defesa do espaço aéreo e integração do território, a Base Aérea transformou-se rapidamente em um complexo centro cívico-militar, adaptando suas instalações para receber desabrigados, apoiar as equipes de resgate e coordenar a logística de recebimento e distribuição de toneladas de donativos. Esta versatilidade demonstrou que a missão da BACO vai muito além de operações aéreas, alcançando diretamente o solo e as pessoas.

Figura 85 - Visão aérea da Base Aérea de Canoas durante a Operação Taquari II.



Sgt Viegas / Força Aérea Brasileira

Fonte: FAB, 2024.

No epicentro do desastre, a Base Aérea tornou-se um porto seguro para o povo gaúcho. Enquanto as águas invadiam cidades e lares, a BACO ofereceu abrigo, alimentação, assistência médica e apoio psicossocial às pessoas afetadas. A solidariedade e a união entre o efetivo militar, voluntários e entidades parceiras foram pilares para manter a esperança diante da adversidade.

Além das operações terrestres, a BACO coordenou um intenso tráfego aéreo com dezenas de helicópteros civis e militares, além da implantação inédita de voos comerciais regulares, que garantiram a mobilidade e a retomada econômica da região e demonstraram a capacidade da Organização Militar de integrar efetivamente a aviação militar e civil, mantendo, simultaneamente, suas operações militares essenciais.

Figura 86 - Torre de Controle da Base Aérea de Canoas durante a Operação Taquari II.



Sgt Müller Marin / Força Aérea Brasileira

Fonte: FAB, 2024.

O compromisso dos militares da BACO, muitos diretamente atingidos pela tragédia, reafirmou o papel das Forças Armadas brasileiras, não apenas como guardiãs da soberania nacional, mas também como agentes fundamentais de amparo e reconstrução em momentos de crise, sendo a disciplina, o espírito de corpo, a integridade e o patriotismo evidentes em cada missão cumprida.

Assim, diante do mais severo desastre climático registrado no Rio Grande do Sul, a Base Aérea de Canoas consolidou sua importância como muito mais que um ponto estratégico na região sul do Brasil, tornando-se um verdadeiro eixo da solidariedade e do renascimento gaúcho, um porto seguro onde a eficácia se uniu à humanidade para transformar o sofrimento em esperança. Poucas vezes uma estrutura crítica da Força Aérea Brasileira fez-se tão imprescindível para um estado como a Base Aérea de Canoas tornou-se para o Rio Grande do Sul.

Por todas essas razões, a BACO, traduzida para o vocabulário regional, firmou-se como o inigualável **“Rincão Alado da Esperança do Rio Grande”**, símbolo vivo da força, da resiliência e do compromisso de um povo e de sua Força Aérea com o futuro.

Figura 87 - Prédio do comando da Base Aérea de Canoas.



Sgt Viegas / Força Aérea Brasileira

Fonte: FAB, 2024.

★

A Base Aérea de Canoas consolidou-se como eixo essencial de apoio à população atingida pelas inundações de 2024. Em meio ao medo e à incerteza daqueles dias, militares da Força Aérea Brasileira atuaram com disciplina, prontidão e espírito público, em permanente integração com demais Forças e órgãos civis. Nesse sentido, das estruturas de apoio implementadas na Base Aérea de Canoas, passava-se, então, às missões que levariam cuidado e socorro pelos céus. Na quarta parte deste capítulo, ganham destaque os resgates e as evacuações aeromédicas conduzidos a partir da BACO.

CAPÍTULO 3

BASE AÉREA DE CANOAS – PARTE 4

RESGATES E EVACUAÇÕES AEROMÉDICAS

Em continuidade ao Capítulo 3, que trata das ações da FAB na Base Aérea de Canoas, faz-se necessário conhecer os relatos das principais missões de resgate e de evacuação aeromédica realizadas a partir desta Base Aérea durante a Operação Taquari II.

Em meio a um cenário de devastação, isolamento e mobilidade quase inexistente, a Força Aérea Brasileira foi decisiva para salvar vidas, especialmente por meio de sua integração com as demais Forças, órgãos de Segurança Pública e entidades civis, o que ampliou significativamente o alcance da resposta humanitária.

Em meio ao medo e à incerteza, sobressaíram coragem, disciplina e solidariedade. Realizadas em condições adversas, as EVAM exigiram alto preparo técnico e grande sensibilidade, fazendo de cada voo não apenas uma operação logística, mas a renovação da esperança e o alívio entregue a cada vida resgatada.

★

HOSPITAIS EM PERIGO

A destruição provocada pelo resultado das chuvas intensas trouxe grande preocupação para as autoridades quando a infraestrutura hospitalar foi atingida. Enquanto o Hospital Mãe de Deus, em Porto Alegre, era evacuado por caminhões do Exército Brasileiro, a evacuação de pacientes graves do Hospital de Pronto Socorro de Canoas foi realizada por barcos coordenados pela Seção de Saúde Operacional do Hospital de Aeronáutica de Canoas, conforme relato a seguir:

A EVACUAÇÃO DO HOSPITAL DE PRONTO SOCORRO DE CANOAS

Capitão Médico Vinicius Guimarães Tinoco Ayres¹

Primeiro-Tenente CBMRS Manoel Adriano Santos da Silva²

Primeiro-Sargento SEF Cleber Antonio Santana Peixoto³

1 O Capitão Médico Ayres é especialista em medicina intensiva. No HACO, coordena a Seção Aeromédica, atua na Subdivisão de Saúde Operacional e exerce a função de Chefe do Centro de Terapia Intensiva.

2 O Primeiro-Tenente CBMRS Adriano foi promovido a Primeiro-Tenente por ato de bravura em 2013, atuou por dez anos na Aviação da Brigada Militar como operador aerotático. Com a criação da aviação própria do Corpo de Bombeiros em 2022, passou a integrar a Divisão de Operações Aéreas.

3 O Primeiro-Sargento Enfermeiro Cleber é encarregado da Seção da Subdivisão de Saúde Operacional do HACO. Possui formação de gerenciamento é de desastres e operador aerotático de busca e salvamento pelo CBMRS.

A evacuação do Hospital de Pronto Socorro de Canoas (HPS) se iniciou às 12h de 4 de maio, em meio à rápida elevação das águas no bairro Mathias Velho, onde está localizado, e a retirada dos pacientes graves tornou-se uma das missões mais complexas da Operação Taquari II. O Capitão Médico Ayres relata que tudo começou após ligação do Capitão Aviador Bellini, coordenador do apoio aéreo do COPCj, informando haver uma aeronave da PRF disponível para reconhecimento, já que o emprego do *Black Hawk* da FAB não fora possível.

No sobrevoo, constatou-se a gravidade da situação: o hospital estava cercado pela água, superlotado e sem área segura para pouso, com o teto apresentando placas soltas, estruturas metálicas e fiação exposta, inviabilizando o uso de helicópteros de maior porte, como o H-60 *Black Hawk* e o H-36 Caracal. Mesmo aeronaves leves enfrentavam severas restrições, restando apenas a possibilidade de retiradas pontuais em voo pairado. Enquanto isso, além de pacientes e profissionais, moradores buscavam abrigo no prédio.

Diante desse quadro, os bombeiros e PRF realizaram resgates limitados com helicópteros leves, mas os pacientes graves permaneciam no interior da unidade. “Naquele momento, eu entendi que pelo ar nós não conseguiríamos resolver. Tínhamos que chegar pela água”, recorda Ayres. A missão foi então redirecionada para o emprego de embarcações e, com apoio da Capitão Médica PMSP Fabiana Ajar, obteve-se auxílio dos Bombeiros Militares de São Paulo, que disponibilizaram botes e equipe especializada.

Replanejada a operação, integrou-se o esforço entre os Bombeiros de São Paulo, a equipe aeromédica da Subdivisão de Saúde Operacional e militares da Emergência do HACO, bombeiros do COAER/RS, SAMU, Força Nacional do SUS e ambulâncias do Hospital de Aeronáutica de Canoas.

O Capitão Ayres relembra essa união de diferentes agentes resumida em uma imagem:

O Thiago Braga⁴, médico voluntário, tirou uma foto antes de sair para a missão; nela, é possível observar a diversidade das equipes, refletida nas diferentes cores dos uniformes: SAMU, integrantes da Força Nacional do SUS, bombeiros da aviação do RS, bombeiros da Polícia Militar de São Paulo, a Capitão Fabiana Ajar e o efetivo do HACO. É uma imagem bastante representativa e visualmente marcante.

Figura 88 – Momento que representa a união de forças para o resgate do Hospital de Pronto Socorro de Canoas: FAB, CBMRS, PMSP, FN-SUS e SAMU.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

4 Thiago é médico civil, especialista em Atendimento Pré-Hospitalar, com trajetória na Força Nacional e na Polícia Civil. Possui expertise em APH tático, atuando como instrutor e consultor para unidades de operações especiais, como o BOPE.

O planejamento foi centralizado pelo Capitão Ayres e executado a partir de um ponto estratégico na esquina da Avenida Guilherme Schell com Rua Florianópolis, na entrada do bairro Mathias Velho. O Primeiro-Sargento SEF Cleber recorda os momentos prévios da missão:

Nos deslocamos em uma viatura do Corpo de Bombeiros até a região mais próxima do HPS. A água já estava alta e recorde do Segundo-Sargento Do Canto, com a água na altura da cintura e a mochila às costas. Nossa missão era aguardar a chegada dos pacientes do HPS de barco e extraí-los na ambulância do HACO; no entanto, acabamos também prestando atendimento à população em geral, pois os barqueiros traziam diversas pessoas em busca de auxílio.

O Primeiro-Tenente CBMRS Adriano, que atuava em resgates há três dias na região de Lajeado, foi mantido na missão pelo comando devido ao entrosamento da equipe e à sua experiência como guarda-vidas, descreve a situação difícil:

No HPS, não havia energia elétrica: os equipamentos não funcionavam, e as baterias e geradores ficaram submersos, tornando-se inutilizáveis. Os pacientes que permaneceram estavam sendo atendidos sem eletricidade, e a situação tornava-se cada vez mais crítica. Havia, ainda, o risco de perda de medicamentos, muitos dos quais exigem refrigeração ou congelamento. Diante desse cenário, a retirada das pessoas tornou-se urgente, sob o risco iminente de perda de vidas.

Ao chegarem ao hospital por volta das 15h, os socorristas encontraram o prédio alagado até o segundo andar, com as escadarias submersas e, para entrar, precisaram nadar pela entrada principal, restando apenas 1,5 m de espaço entre a água e o teto.

A operação de evacuação ocorreu em três fases distintas:

Primeira fase: colchões flutuantes

A primeira fase pode ser denominada Colchões Flutuantes: como os barcos não acessavam a área interna das escadas, a equipe testou e utilizou colchões hospitalares como macas flutuantes. Pacientes sedados e entubados foram transportados sobre dois colchões empilhados, durante o trajeto de cerca de vinte minutos os militares nadavam ao lado das vítimas mantendo o suporte ventilatório manual até alcançarem os barcos, que funcionavam como UTIs móveis, com suporte ventilatório e monitor cardíaco. O Tenente CBMRS Adriano relembra o diálogo que definiu o modo de remoção de cerca de trinta pacientes:

Quando chegamos à escadaria, a equipe do HPS já tentava definir alguma estratégia para retirar aquelas pessoas. Apresentamo-nos como integrantes do Corpo de Bombeiros e informamos que estávamos ali para ajudar. Havia também uma equipe do SAMU, que disse: “Precisamos retirar essas pessoas, mas não sabemos como fazer.” Respondemos: “Vamos testar se esses colchões do hospital conseguem flutuar. Se funcionarem, colocamos as vítimas mais graves sobre eles e as conduzimos pela escadaria.”

O Capitão Ayres reforça a urgência da retirada de onze pacientes graves:

Na última viagem, foi necessário empurrar o motor do barco para que ele conseguisse passar, e nós precisávamos deitar no barco para atravessar a porta do hospital. Esse era o nível de urgência e desespero para retirar aqueles que estavam em estado mais grave.

Segunda fase: resgate por cordas

Um sistema de resgate por cordas foi fundamental para a segunda etapa: com a subida contínua do nível das águas, ao entardecer, a entrada principal foi totalmente bloqueada e a equipe passou a operar a partir do terceiro andar, utilizando mangueiras de incêndio e escadas para descer as vítimas. Para os idosos e pessoas com mobilidade reduzida, o Tenente Adriano montou um sistema de polias com cordas, produzindo uma “cadeirinha”, baixando, no total, cerca de setenta pessoas diretamente nos barcos. O militar relembra:

Chegou um momento em que precisei mergulhar sob a água para atravessar o batente da porta e alcançar o outro lado, já na saída principal, em direção aos barcos. Ao perceber aquela situação, concluí: “Não há mais como retirar ninguém por aqui, pois já está completamente alagado.”

O último estágio das remoções foi para agilizar a retirada de pacientes traumatológicos, com gessos e fixadores externos, que precisavam sair em macas retas e, a equipe, seguindo a sugestão do Dr. Thiago Braga e de um profissional enfermeiro do HPS, utilizou marretas para abrir um buraco na parede do segundo andar, estabelecendo um acesso direto para os botes, o que permitiu a evacuação final de quase todos os pacientes restantes.

O destino dos pacientes extraídos

A extração dos pacientes graves da UTI foi realizada por meio de botes em uma operação que se estendeu até as 5h do dia seguinte, simultaneamente, ocorriam os atendimentos de emergência prestados à população geral trazida por barqueiros, realizando curativos e imobilizações até o esgotamento dos materiais da equipe do HACO. Os resgatados eram transferidos para ambulâncias de suporte avançado do SAMU e encaminhadas ao Hospital Nossa Senhora das Graças, que passou a operar como um pronto-socorro improvisado. Uma das etapas finais da missão incluiu a entrega, à própria unidade de saúde, de equipamentos médicos de alto custo retirados do HPS, bem como de materiais provenientes da UTI, insumos e bolsas de sangue, essenciais para a continuidade do atendimento.

A vida insiste em nascer

Contudo, a intensa jornada de evacuação do Hospital de Pronto Socorro ainda reservava uma surpresa. O Tenente Adriano encerrou suas atividades por volta das 3h, quando os casos mais graves já haviam sido removidos. Apesar da exaustão acumulada desde as operações em Lajeado, sua atuação ainda não havia terminado: durante o trajeto de retorno em uma embarcação, ele interceptou um barco que transportava uma mulher em trabalho de parto.

O Oficial prestou auxílio imediato, realizando o parto normal no próprio barco. Em seguida, amparou o recém-nascido, assegurou que estivesse respirando e o entregou à mãe para mantê-lo aquecido até chegarem à margem da BR-116, onde ambos foram transferidos para uma ambulância.

Ao retornar ao quartel na manhã seguinte, Adriano foi recebido com surpresa e comoção por seus superiores e colegas, pois devido à falta de comunicação e a boatos de que uma embarcação de resgate havia virado durante a madrugada, estavam prontos para emitir um alerta geral sobre sua possível morte. A equipe já estava organizada para iniciar as buscas pelo seu corpo, tornando seu reaparecimento um momento de alívio para toda a guarnição. Adriano conta a emoção daquele momento:

Na manhã seguinte, por volta das 10h, fui ao quartel. Todos ainda estavam mobilizados na Operação e, quando me viram, vieram ao meu encontro,

dizendo: “Está vivo! Está vivo! Graças a Deus!” Realmente acreditavam que eu havia morrido, pois a informação que circulava era de que um barco havia virado, um bombeiro havia desaparecido e, naquele momento, já estavam à procura do meu corpo.

Integração, liderança e eficiência

Durante a operação no HPS, para o Capitão Ayres ficou evidente a importância da formação militar e da experiência em situações de alto estresse para a manutenção do equilíbrio emocional. Enquanto civis e profissionais não acostumados a cenários de catástrofe podiam sucumbir ao colapso, os reservistas das Forças Armadas e da Brigada Militar demonstraram maior resiliência.

Muitos dos funcionários do próprio hospital que atuavam diretamente dentro da água, em condições extremas, possuíam histórico militar, eram técnicos de enfermagem ou bombeiros que também serviam como reservistas do Exército ou da FAB. O Oficial Médico relata casos de exaustão física extrema entre esses profissionais, como um funcionário que apresentava sinais graves de hipotermia e cianose, mas continuava o resgate. Nessas circunstâncias, o treinamento prévio foi o diferencial que permitiu a execução das tarefas mais arriscadas e a preservação da vida, tanto dos pacientes quanto dos próprios socorristas.

A evacuação de mais de cem pessoas no HPS foi marcada por uma coordenação direta entre as forças de segurança e voluntários, priorizando a eficácia sobre as formalidades hierárquicas para superar os obstáculos da inundação.

Ao final de uma operação marcada por adversidades extremas, improvisação constante e elevado desgaste físico e emocional, a evacuação do Hospital de Pronto Socorro de Canoas consolidou-se como um exemplo inequívoco de êxito operacional e compromisso com a vida. A integração entre diferentes forças, aliada à capacidade técnica, à liderança e à resiliência dos envolvidos, permitiu que, mesmo diante de limitações severas como a ausência de energia e o avanço implacável das águas, a missão fosse conduzida com coragem, criatividade e senso de dever, resultando na preservação da grande maioria das vidas e no apoio essencial à continuidade do atendimento médico. Foi uma ação emblemática, que evidencia o valor do preparo, da cooperação interinstitucional e da dedicação incondicional daqueles que atuam na linha de frente em situações de calamidade.

Figura 89 – HPS de Canoas sob as águas.



Fonte: Globocop, 2024.

A COORDENAÇÃO QUE SALVA VIDAS

Primeiro-Tenente Médico Gustavo Moura de Almeida⁵

Nas primeiras duas semanas da Operação Taquari II, a atuação da equipe médica da FAB concentrou-se intensamente no meio aéreo, com a transferência da Seção Aeromédica do HACO para as dependências do 5º ETA, na BACO. A proximidade com o aeródromo era vital: o material permanecia no local para permitir que as aeronaves fossem equipadas em até 30 minutos em casos de evacuações de urgência.

Conforme o relato do Primeiro-Tenente Médico Almeida, devido ao desgaste físico e operacional, a estrutura evoluiu para um sistema de escala e rodízio a partir da segunda semana. Esse modelo dividia a equipe em frentes distintas: a Regulação no Comando Operacional Conjunto Taquari II, onde um oficial médico atuava na interface terrestre, coordenando as demandas junto às equipes do SAMU e filtrando as necessidades de transporte; e a Operação de EVAM, na qual outro oficial permanecia embarcado, executando os transportes aeromédicos com a tripulação de voo e o Sobreaviso, um terceiro profissional que ficava em prontidão para reforço ou substituição.

O grupo de médicos, liderado pelo Capitão Ayres, era composto pelos capitães médicos Bartzen e Werlang e pelo Primeiro-Tenente Almeida. Diferente de uma divisão fixa, todos os membros da equipe participavam do rodízio, alternando-se entre as missões de voo e a função de Oficial de ligação na regulação, garantindo a continuidade das operações mesmo diante do esgotamento dos recursos humanos.

A coordenação no Comando Operacional Conjunto funcionava como um elo estratégico entre a regulação clínica do SAMU e a execução operacional das unidades aéreas. Embora o voo fosse a face visível da missão, o sucesso dependia do alinhamento rigoroso entre a chegada das ambulâncias e o pouso. O processo iniciava-se com a seleção e distribuição das demandas, em que o SAMU apresentava a necessidade clínica e de transporte ao Oficial médico de ligação, o qual era responsável por avaliar o perfil da missão: casos compatíveis com equipamentos aeromédicos menores eram geralmente atribuídos aos Bombeiros, a ser coordenado pelo Coronel CBMRS Mattei, utilizando aeronaves Esquilo, enquanto missões de alta complexidade eram direcionadas à Força Aérea Brasileira.

O emprego de meios pesados ocorria especificamente em situações que envolviam pacientes obesos, entubados ou sob ventilação mecânica complexa, cuja estrutura de transporte não caberia em aeronaves de menor porte. Nestes casos, o Oficial coordenava diretamente com a equipe de pilotos a disponibilidade de aeronaves de maior porte, como o H-60L *Black Hawk* ou o H-36 Caracal.

Por fim, o fluxo de acionamento era concluído assim que a viabilidade da aeronave e o tempo de deslocamento eram definidos. Essas informações eram prontamente repassadas ao médico de prontidão na seção aeromédica do 5º ETA, que recebia o quadro clínico completo e embarcava de imediato, garantindo que a equipe de voo estivesse totalmente ciente das necessidades do paciente antes mesmo da decolagem.

Dentre as inúmeras missões de evacuação aeromédica executadas durante a Operação Taquari II, algumas notabilizaram-se pela extrema criticidade, simbolizando o esforço conjunto de todas as forças envolvidas.

⁵ O Primeiro-Tenente Médico Almeida é neurologista e Chefe da Seção de Saúde Operacional do HACO.

Figura 90 – Equipe médica atuando durante a Operação Taquari II.



Fonte: FAB, 2024.

*

A AJUDA VINDA DE RONDÔNIA

Médico Marcos Berti Cavalcanti⁶

Médico Francisco Gabriel da Paz Matos Junior Beloti⁷

Capitão Médico Vinicius Guimarães Tinoco Ayres

O cenário de calamidade demandava o apoio de outras regiões do país e uma dessas iniciativas ocorreu por meio da mobilização de uma equipe de Rondônia para a Operação Taquari II. Essa ação foi viabilizada por uma articulação direta e célere, liderada pelo Dr. Francisco Gabriel da Paz Matos Junior Beloti, médico de resgate aéreo vinculado à Secretaria Estadual de Saúde de Rondônia e professor universitário. Ao perceber a magnitude da catástrofe na sexta-feira, 3 de maio de 2024, e identificar que a fila de espera da Liga dos Bombeiros Militares do Brasil (Ligabom) poderia retardar o auxílio, o Beloti utilizou sua rede de contatos para estabelecer uma ponte entre a Casa Civil do Rio Grande do Sul e o Governo de Rondônia. Essa estratégia permitiu a formalização de um convênio direto entre os estados, resultando na liberação imediata de uma aeronave, barcos e um efetivo de vinte e cinco militares.

A equipe decolou no sábado em um Cessna 208 Caravan do Corpo de Bombeiros Militar de Rondônia, configurado para transporte de passageiros, carga e suporte aeromédico, sendo a primeira aeronave do gênero no Brasil homologada para transportar dois pacientes simultâneos. Após uma escala em Vilhena (RO), o grupo pousou na Base Aérea de Canoas no domingo à noite. Sob a liderança dos médicos Marcos Berti Cavalcanti e Francisco Junior Beloti, a equipe trouxe uma expertise em medicina aeroespacial moldada pelas operações no norte do país, caracterizada por uma audácia técnica necessária para pousos em pistas não preparadas e em condições adversas. O diferencial decisivo foi a

⁶ Berti é médico, cirurgião geral, cirurgião pediátrico e intensivista. Em operações aéreas, é operador de suporte médico no Estado de Rondônia. Vice-presidente da Sociedade Brasileira de Medicina Aeroespacial.

⁷ Beloti é médico, pós-graduado em medicina de emergência e operador de suporte médico. Na época, era médico intervencionista, regulador do SAMU e médico do resgate aéreo Gerência de Aviação do Estado (GAVE) de Rondônia, onde atua no transporte e resgate aéreo.

disponibilização de duas incubadoras de transporte neonatal, algo que o Capitão Médico Ayres recorda com entusiasmo:

Um Caravan de cor vermelha estacionou diante do Hangar do 5º ETA, mas, naquele cenário dominado por asas rotativas, quase não lhe demos atenção. De repente, aproximaram-se e anunciaram: “Somos de Rondônia, chegamos com o Caravan e estamos aqui para ajudar.” Naquele momento, o transporte de recém-nascidos em estado grave representava um desafio crítico, mas eles disseram: “Trouxemos duas incubadoras.” Faltou pouco para nos ajoelharmos e abraçá-los, já que chegaram com os equipamentos essenciais. Naquele instante, salvaram a operação!

A comemoração fica para o retorno

A chegada da aeronave também representou uma ocasião especial para o Dr. Berti, pois, no dia seguinte, 6 de maio, seria o seu aniversário. Ainda assim, ele abdicou de qualquer celebração pessoal, tendo em vista que diante do cenário de tristeza, propôs que a verdadeira comemoração fosse adiada para o retorno, transformando o momento em uma homenagem às vidas salvas e ao apoio prestado à população do Rio Grande do Sul.

A integração técnica foi facilitada pelo domínio de protocolos nacionais e pelo suporte mútuo na logística de insumos, como oxigênio e equipamentos. A operação passou, então, a funcionar de forma integrada: o Cessna 208 Caravan realizava os trajetos de longa distância pelo estado e, ao pousar em Canoas, helicópteros das Forças Armadas completavam o transporte final até os hospitais de Porto Alegre.

Unidade de elite: 42 Evacuações Aeromédicas

A sinergia foi tamanha que as equipes se fundiram em uma única unidade de elite; os médicos de Rondônia, inicialmente previstos para uma semana, estenderam sua permanência por vinte dias, operando até o limite da exaustão física para garantir que nenhum paciente ficasse sem socorro. O Dr. Berti recorda:

Era um contexto muito positivo, marcado por grande harmonia e forte espírito de camaradagem. Foi uma experiência marcante: embora a missão fosse triste, em razão da situação, também foi gratificante pelos momentos em que conseguíamos salvar aquelas vidas, sem registros de óbitos, graças a Deus!

No início das operações, definiu-se, em alinhamento com a regulação coordenada pelo Coronel CBMRS Mattei, que a equipe de Rondônia assumiria a responsabilidade integral pelas demandas neonatais e pediátricas. Essa decisão fundamentou-se na expertise técnica do grupo e na configuração da aeronave, que era a única unidade de transporte e resgate aéreo no Rio Grande do Sul dotada de suporte completo para recém-nascidos, incluindo incubadoras e equipamentos específicos. Ao longo da missão, foi realizado o transporte de 42 recém-nascidos, todos concluídos sem óbitos, apesar da gravidade dos casos.

Primeira missão: criança em parada cardiorrespiratória

O atendimento de maior impacto técnico e emocional ocorreu logo na primeira missão, envolvendo uma criança de cinco meses em parada cardiorrespiratória. O cenário exigiu intervenções críticas e imediatas sob elevada pressão psicológica, incluindo a realização de acesso intraósseo para administração de fármacos e a intubação do paciente. A estabilização bem-sucedida e o transporte seguro foram determinantes para consolidar a confiança do grupo e estabelecer o padrão de excelência mantido nas missões subsequentes. Algo reforçado nas palavras do Dr. Beloti:

Imagine: em sua primeira missão, você precisa atender uma criança de cinco meses em parada cardíaca. É a sua estreia, e a responsabilidade é enorme, retornar com a criança viva. Não há margem para falha, pois impactaria diretamente o moral da equipe. Houve ainda a cena marcante da mãe, que permaneceu do lado de fora da aeronave, de joelhos, chorando e orando.

A equipe permaneceu cerca de uma hora e meia na cabeceira da pista realizando manobras de estabilização antes de proceder com o transporte intermodal, que utilizou aeronaves de asa fixa de Rondônia e rotativa, o H-36 Caracal da FAB, sob condições climáticas adversas de chuva e frio intenso. O transporte foi finalizado com êxito durante a madrugada e, após dez dias, confirmou-se a recuperação do paciente e a plena eficácia da missão.

Salvando um pequeno grande herói e a emoção de um abraço

Entre as mais de quarenta intervenções de alta complexidade realizadas pelos Bombeiros Militares de Rondônia, destaca-se o resgate de um adolescente de 12 anos, vítima de queimaduras graves por choque elétrico em fiação de alta tensão. O incidente ocorreu enquanto o jovem, agindo de forma heroica, guiava a nado a embarcação que transportava sua família, vindo a atingir os fios submersos. A gravidade clínica do paciente, causada pela queimadura, somada ao contexto de seu sacrifício pessoal, gerou forte comoção na equipe durante o traslado realizado a partir de Santa Maria.

Contudo, o evento de maior impacto emocional relatado não ocorreu durante um ato médico, mas no contato direto com a população civil em Canoas. Ao identificarem-se como parte da força de apoio vinda de Rondônia, os profissionais foram interpelados por um motorista de aplicativo que, em um gesto de gratidão pelas ações realizadas no estado, ofereceu um abraço como reconhecimento simbólico. O Dr. Beloti relembra a emoção do encontro:

O que mais me impactou emocionalmente não foi nenhuma missão, mas um episódio simples: um trajeto realizado em um carro por aplicativo que fizemos ao sair da BACO, a caminho de uma churrascaria, após três ou quatro dias de missão. Quando mencionamos que éramos de Rondônia, o motorista começou a chorar. Ao final da corrida, ele desceu do carro, pediu para nos abraçar e disse que aquilo era tudo o que podia nos oferecer, além de agradecer pelo que estávamos fazendo pelo estado dele.

*

Figura 91 – Cessna 208 Caravan dos Bombeiros Militares de Rondônia durante a Operação Taquari II.



Fonte: Sgt Costa, 2024.

O APOIO ESSENCIAL DA ENFERMAGEM

Primeiro-Sargento SEF Cleber Antonio Santana Peixoto

Conforme o depoimento do Sargento Enfermeiro Cleber, é possível compreender a importância da função do Enfermeiro:

“A minha função era, basicamente, receber a demanda, prover os meios materiais, equipamentos, insumos e a logística de pessoal para executar a missão, além disso, também participei diretamente de algumas missões.”

O Graduado esclarece que a classificação de um transporte aeromédico entre “simples” ou “complexo” depende da gravidade do paciente e dos equipamentos necessários para o voo. No contexto das inundações no Rio Grande do Sul, a grande maioria dos resgates foi de alta complexidade. Esses casos envolveram principalmente recém-nascidos e adultos em estado crítico, que precisavam de uma estrutura de UTI dentro da aeronave.

Diferente de um transporte simples, onde o paciente está estável, o transporte complexo exige o uso constante de aparelhos para respiração artificial e medicamentos injetáveis para manter os batimentos cardíacos e a pressão sanguínea controlados. Além de equipamentos avançados, essas missões contam com uma equipe completa a bordo, composta por médicos, enfermeiros e técnicos, e, muitas vezes, profissionais de resgate para áreas de difícil acesso. O objetivo central era retirar essas pessoas de locais isolados pela água e levá-las para hospitais que oferecessem o suporte necessário para sua sobrevivência.

A partir da evacuação do Hospital de Aeronáutica de Canoas em 4 de maio de 2024, o Sargento e o efetivo da Seção de Saúde Operacional reestruturaram a sua logística instalando-se na Seção Aeromédica do 5º ETA. A localização estratégica no hangar facilitou o acionamento imediato e a integração com agentes de aviação, como os bombeiros militares de São Paulo e do Rio Grande do Sul, que também ocupam uma sala no hangar, além da equipe de resgate e transporte vinda de Rondônia, permitindo a realização de *briefings* e reuniões diárias essenciais para a coordenação das missões.

Devido à precariedade das vias de deslocamento e à intensidade da mobilização nas duas primeiras semanas, a maioria dos militares, independentemente de posto ou graduação, passou a residir no próprio hangar, sendo o Sargento Cleber um desses militares:

“Nas duas primeiras semanas, fui uma vez em casa, trocar de roupa e tomar banho...”

*

A MAIOR DE TODAS EVAM A EVACUAÇÃO DO HOSPITAL DE RIO GRANDE

Capitão Médico Vinicius Guimarães Tinoco Ayres
Primeiro-Tenente Médico Gustavo Moura de Almeida
Médica Amanda Camargo Pantaleão Cardoso⁸
Primeiro-Sargento SEF Cleber Antonio Santana Peixoto

A maior operação de Evacuação Aeromédica realizada no âmbito da Operação Taquari II foi a missão de Rio Grande para Canoas, no dia 19 de maio, entre 14h e 20h, envolvendo, além da Força Aérea Brasileira, a Força Nacional do SUS e o Corpo de

⁸ A senhora Amanda é médica pediátrica e atua em UTI pediátrica, UTI neonatal e salas de parto em Goiânia e Brasília. Durante a Operação Taquari II trabalhou pela FN-SUS.

Bombeiros de Rondônia. O transporte aéreo de cinco pacientes de alta complexidade ocorreu em uma aeronave C-105 Amazonas do 1º/15º GAV, o Esquadrão Onça.

O avião foi configurado em estações de UTI móveis totalmente autônomas, uma expertise aprimorada em operações críticas anteriores, como da Boate Kiss. Cada unidade contava com suporte completo de vida e uma equipe composta por médico, enfermeiro e técnico de enfermagem, permitindo o atendimento individualizado e simultâneo de múltiplos pacientes graves. Entretanto, antes mesmo do início da missão aeromédica, as equipes de saúde atuaram diretamente no descarregamento da aeronave vinda de Santa Maria com donativos e insumos vitais na BACO.

A evacuação do Hospital Universitário Dr. Miguel Riet Corrêa Jr, de Rio Grande, destacou-se pela sofisticação do planejamento que exigiu cerca de quatro dias em razão das dificuldades impostas pelo contexto e pela precisão da execução sob condições meteorológicas extremas, algo que impressionou a Dra. Amanda, da Força Nacional do SUS, e cujas adversidades são reforçadas nas palavras do Sargento Cleber:

Foi muito desafiador, pois envolveu uma complexa logística de materiais e insumos, especialmente aqueles em que não se pode errar. Ainda que seja uma expressão forte, é imprescindível garantir um elevado grau de segurança e previsibilidade, já que, em voo, não há plano B: a falta de qualquer item pode gerar consequências graves.

A operação envolveu cerca de vinte profissionais, entre eles médicos pediatras neonatologistas, garantindo uma proporção de três especialistas de saúde para cada paciente, conforme mencionado anteriormente, além da tripulação completa. A capacidade do C-105 Amazonas foi otimizada ao máximo, priorizando o transporte de recursos humanos e técnicos até o limite de peso permitido pela aeronave. Seu emprego foi determinante diante das condições críticas da pista que, por ser curta e limitada, exigia uma aeronave com elevada performance de pouso e decolagem em espaços reduzidos.

O Tenente Médico Almeida, responsável pela coordenação dos ativos em terra, na ocasião, narra os momentos de preparação e execução da logística em solo:

Não havia margem para atrasos em nenhum momento, pois era necessário aproveitar a janela adequada para o pouso, enquanto ainda houvesse condições de visibilidade para o piloto. Além disso, as ambulâncias precisavam estar no local o mais rapidamente possível para realizar o embarque das incubadoras. A janela de condições meteorológicas favoráveis para a decolagem era muito curta, e as localizações em tempo real precisavam ser constantemente precisas.

Com os andares inferiores já alagados, o hospital estruturou plataformas sobre a água para viabilizar a evacuação em curso, iniciada ao longo da semana com pacientes menos graves. Contudo, o nível da água obrigava as equipes a acessarem o Hospital Universitário por meio da Santa Casa do Rio Grande.

A operação exigiu a transferência crítica de pacientes de barco até as ambulâncias, que os conduziram para a aeronave. Entre os evacuados, encontravam-se três recém-nascidos em estado de prematuridade extrema, incluindo um bebê de apenas 705 gramas, e dois pacientes adultos, todos dependentes de suporte de vida complexo. Para a Dra. Amanda, a ocasião foi memorável:

Fiquei responsável pelo transporte de um bebê que pesava apenas 705 gramas e havia nascido em um hospital sob risco de alagamento total. Foi uma experiência muito marcante e emocionante, pois, apesar do grande peso da responsabilidade, também trouxe enorme satisfação poder contribuir de forma segura. Para garantir o sucesso da operação, adotamos medidas técnicas essenciais, como o aquecimento, o posicionamento adequado e a manutenção das vias aéreas, tudo previamente planejado.

Apesar do planejamento, imprevistos acontecem, sendo necessário adaptar-se, especialmente em cenários caóticos, e um atraso inesperado das ambulâncias em solo exigiu o recálculo imediato do cronograma, a fim de garantir o pouso de regresso em Canoas. Com o tempo reduzido, a equipe precisou acelerar o deslocamento de bebês em estado gravíssimo por trajetos complexos dentro do hospital. A operação foi viabilizada pelo apoio do Tenente-Coronel Aviador Michelson, do CECOMSAER, que, utilizando sua expertise de busca e salvamento (SAR) e senso de orientação, auxiliou no transporte das incubadoras de quase cem quilos. Essa colaboração permitiu concluir a preparação e o embarque em tempo recorde, superando o obstáculo logístico.

O Capitão Ayres, coordenador da evacuação, recorda que o plano inicial de evacuação terrestre foi descartado após uma avaliação médica que constatou que as crianças em estado crítico não sobreviveriam ao trajeto por ambulância devido aos bloqueios e à duração da viagem. Diante do risco letal, o transporte aeromédico tornou-se a única alternativa viável para garantir a sobrevivência dos pacientes.

Para ele, a troca de informações entre o Corpo de Bombeiros Militar de Rondônia e o Esquadrão Onça (1º/15º GAV) foi fundamental para o sucesso da missão. O compartilhamento de coordenadas e orientações sobre as condições da pista em Rio Grande, somado à presença fortuita de enfermeiros e fisioterapeutas especialistas na mesma semana, contribuiu para o êxito. O Oficial relembra o sentimento que o acompanhava durante a Operação:

Era curioso, pois, em nenhum momento, durante os *briefings* ou quando eu me sentava para definir as missões, tive dúvida de que daria certo. Não se tratava de presunção; era uma sensação compartilhada de que não havia como dar errado, como se todos estivessem alinhados nesse mesmo pensamento. Mesmo diante da incerteza, inclusive quanto à possibilidade de decolar para Rio Grande, havia, apesar das dificuldades, a convicção de que conseguiríamos cumprir a missão. É algo realmente impressionante.

Ao chegarem à Base Aérea de Canoas, às 20h, a equipe de solo já aguardava com ambulâncias, e cada paciente foi prontamente encaminhado ao seu destino, acompanhado por equipe médica especializada.

Esta missão, amplamente noticiada pela mídia nacional, tornou-se um dos símbolos da eficiência do Comando Operacional Conjunto da Operação Taquari II e da integração entre as diversas forças na preservação da vida durante o ápice da catástrofe.

Figuras 92 – Momentos da maior EVAM da Operação Taquari II.



Fonte: FAB, 2024.

*

O RESGATE QUE DESAFIOU PROTOCOLOS

Capitão Médica PMSP Fabiana Maria Ajjar⁹

Mesmo para resgatistas de vasta experiência, como a Capitão Médica Fabiana Ajjar, do Comando de Aviação da PMSP, a Operação Taquari II excedeu, em escala e impacto emocional, desastres de proporções globais, a exemplo do rompimento em Brumadinho (MG) e do terremoto na Turquia. Segundo a Oficial, ao contrário de eventos com áreas de destruição delimitadas, a catástrofe no Rio Grande do Sul configurou-se como uma ‘bola de neve’, porque o fenômeno colapsou não apenas a segurança física, mas toda a rede de assistência médica e a estrutura de vida da população. O cenário de caos, marcado por apelos desesperados de socorro durante os deslocamentos, revelou uma devastação profunda que atingiu moradias, fábricas, o sustento das famílias e o bem-estar dos animais.

“Quando voltei da Turquia, tive que fazer avaliação psicológica, sou veterana de guerra, mas acho que um dos transportes que mais me afetou foi nas enchentes no Rio Grande do Sul, demorei uns dois meses para parar de chorar.”

O transporte aeromédico do pequeno Caleb, um bebê com síndrome de Down e cardiopatia congênita complexa realizado a bordo do Águia 33 da PMSP, representou para a oficial médica, um dos maiores desafios técnicos e emocionais da Operação Taquari II. Inicialmente, a missão era considerada inviável por protocolos médicos convencionais, dadas as condições clínicas extremas do paciente, que apresentava níveis de dióxido de carbono críticos e ventilação quase inexistente. Entretanto, diante da ausência de alternativas terrestres e da necessidade urgente de cirurgia, a equipe médica decidiu intervir e realizou por cerca de três horas uma estabilização minuciosa no local antes do embarque.

Durante o voo de pouco mais de uma hora em helicóptero preparado para este tipo de transporte, o grupo adotou manobras de alto risco para manter a vida da criança e a Oficial relembra a dificuldade da ocasião:

9 A Capitão Médica PMSP Fabiana Ajjar é médica com especializações em Clínica Médica, Terapia Intensiva, Geriatria e Medicina Aeroespacial. Na PMSP, exerce a chefia da Divisão de Medicina de Aviação. Paralelamente, atua como coordenadora médica em táxi aéreo e intensivista em unidades de alta complexidade e neurologia em São Paulo.

Chegando ao local, vi dois pais jovens, avós dedicados e uma criança com Síndrome de Down, portadora de cardiopatia congênita quase incompatível com a vida, apresentando sinais extremamente críticos. Disse-lhes: “Olha, eu vim para dizer que não vai dar.” No entanto, entrei e comecei a agir, sem hesitação. Trabalhamos por cerca de três horas no local para estabilizá-lo, de um modo que, em teoria, eu mesmo diria ser inviável o transporte. Acredito que Deus interveio e disse: “Vai dar.” E, assim, foi sustentando a situação.

Segundo a Capitão Fabiana Ajar, a responsabilidade foi superior a resgates de traumas convencionais, pois envolvia a transferência de um paciente já sob cuidados de UTI, cujo único caminho para a sobrevivência era a evacuação para um centro especializado.

A missão foi bem-sucedida, permitindo que Caleb, após ser transferido em um berço de plástico, fosse operado e se recuperasse, tornando-se um símbolo de esperança e superação. Esse caso, somado a outros transportes de alta complexidade, destacou o nível de entrega e a capacidade de improvisação técnica dos militares e profissionais de saúde no decorrer da catástrofe climática no Rio Grande do Sul.

Em meio aos procedimentos adotados pela divisão de saúde da Polícia Militar de São Paulo, previa-se que, após a aterrissagem da aeronave, o paciente fosse conduzido à ambulância do SAMU pela própria equipe, mantendo-se os equipamentos originais com o objetivo de evitar substituições e minimizar possíveis riscos ao assistido. Nesse contexto, a Capitão Fabiana Ajar relata o caso de uma gestante, após ter solicitado um transporte que envolvesse crianças mais velhas.

Em um dos momentos de maior exaustão, cheguei a solicitar à equipe do Comando Conjunto um paciente de ‘baixa complexidade’, brincando: ‘Por favor, arranjem um paciente com mais de dez quilos. Não aguento mais. Me deem algo normal’. Eles responderam: ‘Tem uma gestante para você transportar’. Como fiz seis anos de maternidade, estava tranquila e aceitei o desafio. A situação, porém, apresentava uma dificuldade: tratava-se de um bebê com gastrosquise, então comentei: “Vocês me colocam uma gestante com um bebê sem parede abdominal para nascer. Não pode ser algo mais simples?” Depois, acabou virando piada.

O desfecho da missão foi gratificante: a transferência para Porto Alegre concluiu-se às 18h e, já à meia-noite, a própria paciente enviou registros fotográficos do recém-nascido após o êxito da intervenção cirúrgica imediata após o nascimento.

*

ESPERANÇA A 500 KM

Capitão Médico Vinicius Guimarães Tinoco Ayres
Primeiro-Sargento BMA Everton de Paula Tozi

Na segunda semana de maio de 2024, a equipe de Saúde Operacional realizou uma de suas missões mais emblemáticas na Operação Taquari II, sendo mencionada diversas vezes ao longo deste livro: o transporte do recém-nascido Bryan Miguel, de três meses, que se encontrava em estado crítico na UTI do Hospital São Camilo, em Esteio. Devido à saturação do sistema de saúde e à escassez de insumos provocada pelo isolamento das cidades, o único leito de UTI disponível estava em Santa Rosa, a mais de 500 km de distância.

E, curiosamente, a missão começou bem antes, conforme descreve o Sargento Tozi, mecânico de voo presente na missão, que relata que, no dia anterior, ao executar a EVAM de um idoso em Muçum, um cilindro de oxigênio desprende-se na cabine e quebrou uma das janelas da aeronave trazendo preocupação com a EVAM a ser realizada com o Bryan no dia seguinte. A resposta veio por intermédio de um tripulante do 2º/10º GAV, que

também operava helicópteros *Black Hawk* em Canoas, que sem hesitar cedeu a janelas de uma aeronave do Esquadrão Pelicano, permitindo a continuidade da missão.

A missão demandou elevada complexidade logística, exigindo uma escala em Santa Maria para reabastecimento antes do prosseguimento até o destino. Além disso, a gravidade do paciente era tamanha que a equipe médica do SAMU, em solo, precisou transferir a criança com todo o aparato de bombas de infusão e equipamentos conectados, pois qualquer tentativa de troca ou desconexão naquele momento poderia resultar em uma parada cardíaca. O Capitão Médico Ayres relata a complexidade do momento:

Em condições normais, não se realiza esse tipo de procedimento: não se transporta um paciente em estado tão grave. Primeiro, avaliam-se os exames, como o raio-X, e a condição clínica geral. Naquele momento, porém, isso não era possível, tanto que nos repassaram os próprios equipamentos. Eram várias bombas de infusão, e apenas desconectar a criança dos aparelhos, nas condições em que se encontrava, poderia desencadear uma parada cardíaca. Assim, assumimos todo o conjunto de equipamentos.

O embarque no helicóptero H-60L *Black Hawk* foi realizado sem o corte dos motores para otimizar o tempo, exigindo que a estabilização clínica fosse finalizada já em rota. Esta missão, acompanhada de perto por uma equipe de reportagem da Rede Globo, tornou-se um marco do *know-how* adquirido pela FAB no transporte de recém-nascidos em incubadoras sob condições extremas, como recorda o Oficial médico:

Fomos adquirindo um *know-how* no transporte de pacientes graves dessa forma, nos helicópteros *Black Hawk* e Caracal. Em nossas aeronaves, já possuímos experiência na realização de transporte aeromédico; contudo, transportar crianças em níveis tão elevados de gravidade, especialmente recém-nascidos em incubadora, foi uma experiência inédita.

O sucesso da operação foi confirmado tempos depois, com o voo de retorno do Bryan após sua alta hospitalar. Além disso, a eficiência do Comando Conjunto da Taquari II permitiu que tais missões fossem otimizadas: no retorno de Santa Rosa, a aeronave ainda passou em Santa Cruz do Sul para buscar uma paciente oncológica que necessitava de tratamento no Hospital de Clínicas de Porto Alegre. Esse serviço de transporte aeromédico especializado, fundamental para a Central Estadual de Regulação de Leitos, estendeu-se até meados de dezembro de 2024, consolidando o papel da Força Aérea como o elo vital entre os pacientes e os recursos de alta complexidade em todo o estado.

Figura 93 - EVAM do bebê Bryan Miguel.



Fonte: FAB, 2024.

EVACUAÇÃO AEROMÉDICA EM AERONAVES DIVERSAS

Capitão Médico Tiago Bartzen Pereira¹⁰

O Capitão Médico Bartzen estava de sobreaviso durante a Operação Taquari II e foi acionado para realizar o transporte aéreo, em Triunfo, de uma paciente idosa portadora de diabetes e hipertensão arterial, que apresentava provável descompensação cardiológica, com evolução para insuficiência respiratória, e necessitava de um leito de UTI, inexistente no hospital local.

A equipe médica da FAB deslocou-se com dois oficiais-médicos e dois sargentos da área da saúde e o pouso ocorreu em uma área descampada, adequada para a operação do H-36 Caracal, permitindo uma aproximação segura, com os rotores acionados durante todo o procedimento. O Capitão relata a situação do resgate, a qual evidenciava a complexidade do transporte, visto que o estado da paciente exigia ventilação mecânica e o uso contínuo de medicações críticas:

Aproximamo-nos da ambulância, onde a paciente e o médico da prefeitura aguardavam. Fiz contato com o profissional local para obter informações atualizadas sobre o estado clínico e, em seguida, realizamos a transferência para o nosso respirador de transporte e conduzimos a idosa para a aeronave, posicionando-a na maca juntamente com as bombas de infusão, fundamentais para a administração contínua de medicamentos, tanto sedativos quanto drogas vasoativas para manutenção da pressão arterial. A paciente utilizava ambos: um sedativo, para mantê-la em estado de inconsciência devido à intubação, e um medicamento para suporte hemodinâmico, já que apresentava hipotensão em decorrência do quadro clínico.

O transporte aéreo até a Base Aérea de Canoas durou cerca de 15 minutos e foi realizado sem intercorrências, devido à logística prévia, a paciente foi entregue em condições estáveis à equipe do SAMU para remoção imediata à UTI.

Outro aspecto relevante para o Oficial durante as missões foi a limitação operacional relacionada ao horário, tendo em vista que a maioria dos transportes precisava ser realizada até às 18h, pois, embora a FAB tivesse capacidade de voo noturno, essa operação era restrita a situações muito específicas, sendo que no caso de Triunfo, a mobilização ocorreu entre as 15h e as 17h.

Uma missão na qual o Capitão Bartzen não esteve a bordo, mas da qual participou da coordenação e que o marcou profundamente, foi o transporte de uma recém-nascida que estava em uma incubadora, em Santa Maria, e necessitava de uma UTI neonatal, nas suas palavras:

Foi acionada uma aeronave VC-99, configurada como UTI aérea, que se deslocou de Brasília até Santa Maria, embarcou a paciente e a transportou até a BACO. Em seguida, executou-se uma operação logística adicional, com uma ambulância foi posicionada junto ao avião para realizar o transbordo até o helicóptero dos bombeiros do RS, o *Koala*.

Ambos os transportes aeromédicos tiveram êxito, e as pacientes receberam o devido atendimento hospitalar, contudo, o Capitão destacou que o segundo caso foi particularmente marcante por envolver uma recém-nascida e tais situações tendem a

¹⁰ O Capitão Médico Bartzen é cardiologista e atua no HACO.

sensibilizar as equipes de forma mais intensa, sobretudo pela extrema vulnerabilidade e gravidade dos quadros pediátricos.

Figuras 94 e 95 - Recém-nascida em uma UTI Neonatal dentro do VC-99 e após no helicóptero.



Fonte: FAB, 2024.

EVACUAÇÃO AEROMÉDICA NO HM-4 DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Capitão Médico Christian Vinicius Werlang¹¹

Um transporte aeromédico em São Sebastião do Caí envolveu o resgate de um paciente em estado crítico, entubado, sedado e com instabilidade hemodinâmica, cuja transferência para uma UTI em Parobé era vital. O caso apresentava uma complexidade logística extraordinária devido à obesidade mórbida do transportado, que pesava mais de 200 quilos, o Capitão Médico Werlang relembra que a situação exigiu o uso de uma “maca mamute”, uma estrutura metálica reforçada sem rodas, utilizada em resgates de difícil acesso. O transporte demandou esforço manual intenso e monitoramento constante, uma vez que o paciente dependia de ventilação mecânica e drogas vasoativas; qualquer suspensão na medicação poderia causar óbito imediato, conforme relato detalhado do Oficial: “Além do peso, o paciente estava ligado a diversos equipamentos, como ventilador mecânico, bombas de infusão, cateteres, e sob bloqueio neuromuscular, totalmente imóvel.”

Além do desafio clínico, a missão foi marcada por severas dificuldades operacionais e aeronáuticas, um exemplo trata-se do local de extração que carecia de áreas adequadas para pouso e apresentava riscos como fiação elétrica de alta e baixa tensão, tal cenário exigiu extrema precisão dos pilotos do helicóptero HM-4 Caracal, do Exército Brasileiro, dadas as dimensões da aeronave.

O pouso no local de resgate impôs outro desafio logístico, devido ao terreno irregular, a aeronave pousou em uma área de grama inacessível para a ambulância, exigindo que o paciente fosse carregado manualmente por 30 metros. Essa movimentação envolveu cerca de 14 pessoas para sustentar o peso e garantir a continuidade do funcionamento dos equipamentos críticos. Apesar da ausência de treinamento prévio conjunto, a equipe atuou de forma sincronizada, permitindo um embarque seguro e um voo estável em ambiente controlado.

¹¹ O Capitão Médico Werlang atualmente está no 1º/14º GAV, como médico de Esquadrão, atuando na FAB há 20 anos.

Ao pousar em solo pavimentado, a transferência para a ambulância foi facilitada, mas o desafio ressurgiu na chegada ao hospital em Parobé, tendo em vista que a largura do transportado, de aproximadamente 71 centímetros, dificultou a passagem pelos corredores internos até a UTI. Durante todo o trajeto, cada profissional desempenhou uma função específica e vital, tendo o Capitão focado sua atenção na manutenção da via aérea, visando prevenir uma extubação acidental, cuidados estes que garantiram o sucesso da missão. O Oficial relata a finalização da missão sem intercorrências:

Ao final, o paciente foi entregue à equipe da UTI em condições estáveis. Não tivemos retorno sobre a evolução do caso, o que é comum, pois nossa função é o transporte aeromédico da origem ao destino.

Apesar desses obstáculos e de não haver um planejamento prévio conjunto, a operação obteve êxito graças à interoperabilidade e coordenação espontânea entre diversas forças, incluindo Exército, Força Aérea, Brigada Militar, Bombeiros Militares e serviços de ambulância, que atuaram de forma integrada para garantir a segurança do transporte.

Figura 96 - HM-4 Jaguar, do Exército Brasileiro, no pátio da BACO durante a Operação Taquari II.



Fonte: FAB, 2024.

*

As ações de resgate e evacuação aeromédica realizadas a partir da Base Aérea de Canoas permaneceram como exemplos de coragem, solidariedade e alívio levados a cada missão cumprida. A atuação da Força Aérea Brasileira, em integração com as demais Forças, órgãos de segurança pública e civis, demonstrou que a resposta à tragédia exigia esforço comum e coordenação permanente. Todo esse esforço nasceu em uma estrutura que teve como força maior a união entre as diferentes instituições que participaram da Operação. É nesse contexto que se apresenta, no próximo capítulo, a formação do Comando Operacional Conjunto Taquari II, responsável por coordenar todas as ações da Operação Taquari II.

CAPÍTULO 4

COMANDO OPERACIONAL CONJUNTO TAQUARI II

Na manhã do dia 1º de maio de 2024, o Ministério da Defesa ativou o Comando Operacional Conjunto (COPCj) Taquari II. O objetivo era claro: comandar o emprego temporário e episódico de meios das Forças Armadas em apoio ao Sistema de Proteção e Defesa Civil. O desafio, no entanto, ia muito além do comando e controle convencional, era preciso integrar diferentes forças, alinhar capacidades e coordenar esforços com órgãos civis, tudo em um ambiente de urgência absoluta. Desde 29 de abril, ou seja, antes da ativação do Comando Conjunto, o Exército Brasileiro já se encontrava atuando em algumas cidades apoiando a população gaúcha, bem como a FAB que, desde 30 de abril, empregava os seus helicópteros H-60L, *Black Hawk*, no interior do estado.

Como tudo começou

O COPCj Taquari II foi inicialmente estabelecido no Salão Voluntários da Pátria, no Quartel-General do CMS, situado no centro de Porto Alegre, tornando-se o núcleo nervoso das operações. Telões exibiam imagens de satélite, mapas hidrológicos e relatórios de situação em tempo real, a partir dos quais, os oficiais tentavam traçar um panorama da crise enquanto os pedidos de socorro se multiplicavam. A cada reunião, a situação do lado de fora se tornava mais crítica: pontes destruídas, hospitais inundados, linhas de transmissão colapsadas, a chuva não dava trégua.

Em um esforço para unir-se às aeronaves da FAB que já atuavam no Rio Grande do Sul, helicópteros das Forças Armadas sediados em outras regiões do país, bem como de Órgãos de Segurança Pública e de agências de outros estados do Brasil se dirigiram para o Rio Grande do Sul, sem, contudo, conseguirem chegar ao seu destino devido às severas condições meteorológicas. Diante dessa limitação, a prioridade foi estabelecer corredores terrestres e fluviais para garantir que os primeiros suprimentos e equipes de resgate chegassem às áreas mais afetadas.

Enquanto isso, no Centro Histórico da capital, a água do Lago Guaíba se aproximava do Quartel-General, ameaçando atingir as instalações onde a equipe de coordenação se encontrava, o que não demorou muito a acontecer. Na noite do dia 3 de maio, uma sexta-feira, o subsolo do comando do CMS foi atingido e as águas afetaram os geradores de energia, alojamentos dos militares e garagem.

Representante do V COMAR no COPCj, o Coronel Aviador Juliano Rodrigues Gomes, relembra os momentos de tensão no regresso para Canoas:

No dia em que a sede do CMS foi inundada, o regresso dos representantes da FAB para Canoas foi realizado com um caminhão-tropa do GSD-CO, visto que nem ônibus poderia se aproximar do local. O caminhão teve que fazer o percurso pelas partes mais altas da cidade e prosseguir para Canoas. Em um certo momento, a água cobriu quase toda a roda do caminhão, mas conseguimos chegar ao destino.

O COpCj precisou ser rapidamente remanejado para o Posto de Comando Alternativo do CMS, o 3º Regimento de Cavalaria de Guarda (3º RCG), localizado na zona leste da capital, mais afastado do Guaíba. Esse deslocamento exigiu um esforço logístico significativo, pois a realocação de equipamentos, documentos e pessoal precisava ser feita sem interromper a condução das operações de resgate.

Com a chegada de aeronaves de asas rotativas de outros estados, ainda no dia 3 de maio, que se uniram aos helicópteros da FAB nas ações de resgate, a Operação ganhou uma nova dinâmica, pois com mais meios aéreos disponíveis, os esforços de resgate puderam ser intensificados, ampliando a capacidade de resposta do COpCj. A partir desse momento, a Operação entrou em uma nova fase, marcada pelo aumento da mobilidade e pela melhoria na articulação entre as diferentes forças envolvidas.

O ambiente do Comando Conjunto no 3º RCG foi marcado por uma atmosfera de intensa cooperação e senso de urgência com os espaços rapidamente reorganizados para acomodar as equipes de planejamento e coordenação. As salas de reunião da organização militar foram adaptadas para funcionar como centros de coordenação tática e cada espaço do quartel foi aproveitado para atender às demandas crescentes da operação.

Figura 97 – Comando Operacional Conjunto em ação no 3º RCG.



Fonte: CMS, 2024.

Um Estado-Maior Conjunto híbrido

Ao longo da manhã do dia 04 de maio, o fluxo de informações crescia exponencialmente, aumentando a complexidade da situação. Relatórios de campo chegavam a todo momento, indicando áreas prioritárias para resgates e assistência e cabendo ao General de Brigada Zucco, Chefe do Centro de Coordenação de Operações do CMS, a coordenação direta das ações do Estado-Maior Conjunto, garantindo que cada unidade recebesse ordens claras e operasse dentro de um planejamento integrado.

A formação do Estado-Maior seguiu um modelo híbrido, integrando oficiais do Exército, Marinha e Aeronáutica, além de representantes da Defesa Civil e de outros órgãos federais, estaduais e municipais, divididos em células especializadas. Cada integrante assumiu funções dentro da sua especialidade, garantindo que o planejamento e a execução ocorressem de maneira sincronizada.

Todas as decisões precisavam ser tomadas com base em dados atualizados, exigindo um trabalho minucioso de inteligência e logística. As equipes operavam 24 horas por dia, filtrando e organizando os relatórios que vinham das tropas no terreno, dos órgãos civis e das agências humanitárias. Era um processo extenuante, mas essencial para garantir a eficácia da resposta operacional.

Em que pese as diferenças de cultura organizacional, havia um forte sentimento de camaradagem e compromisso compartilhado. O Regimento Osório havia se transformado em um verdadeiro centro de comando avançado, onde cada integrante desempenhava um papel essencial na resposta ao desastre.

As reuniões diárias entre as células foram estabelecidas como rotina indispensável, pois permitia que cada seção do Estado-Maior Conjunto apresentasse o seu relatório de ações, desafios e necessidades.

À medida que os dias passavam, a estrutura do Estado-Maior se consolidava, permitindo a antecipação de cenários, redirecionamento de recursos conforme a evolução da situação e coordenação de esforços com as agências civis. A sinergia entre militares e autoridades locais foi se fortalecendo, garantindo que as decisões refletissem as reais necessidades da população afetada.

A influência da Doutrina Militar

A Operação Taquari II não foi apenas uma ação de resposta emergencial, foi um exemplo de como o planejamento estratégico, os processos de planejamento conjunto e de condução de operações terrestres e a articulação interagências podem mitigar os efeitos de uma crise e transformá-los em eficiência operacional.

A base doutrinária do Ministério da Defesa foi decisiva para a efetividade das ações durante a ocasião, notadamente, o uso da Doutrina de Operações Conjuntas, aliado aos Manuais de Campanha que tratam do Processo de Planejamento e Condução de Operações Terrestres, Operações Interagências, Ajuda Humanitária e Assuntos Cíveis. Quando os meios civis se mostram insuficientes diante da magnitude de desastres, como as inundações de maio, a aplicação dessas capacidades militares torna-se essencial para salvar vidas, cooperar na reestruturação da ordem e criar as condições para o início da reconstrução.

A concepção geral do planejamento da Operação Taquari II foi estruturada com base na intenção do Comandante Conjunto, General de Exército Hertz, segundo a qual o Comando Operacional Conjunto Taquari II deveria apoiar o Governo do Rio Grande do Sul em razão dos efeitos das chuvas excepcionais que acometeram a região

As fases da Operação

Para materializar essa intenção de forma organizada, o Estado-Maior Conjunto estruturou a Operação em quatro fases distintas, com objetivos próprios e interdependentes. A **Fase 1, denominada Emergencial**, teve como foco principal o salvamento de vidas humanas e animais, com atuação imediata nas áreas atingidas e em cooperação direta com as Defesas Cíveis estadual e municipais. Nessa fase, também se estruturou e ativou o próprio COPCj, garantindo a logística de apoio para manutenção de estoques e aproximação de provisões aos centros de distribuição regionais. Em seguida, na **Fase 2, intitulada Estabilização**, a atenção deslocou-se para o apoio ao restabelecimento dos serviços básicos,

moldando o ambiente para uma atuação estruturada das agências civis e para a retomada gradual da normalidade.

A **Fase 3, nomeada Reconstrução**, teve como objetivo apoiar as agências no restabelecimento do fluxo normal de pessoas, bens e serviços. Trata-se de uma fase em que a Dimensão Informacional, a Comunicação Social e os Assuntos Cívicos ganham relevo, visando reerguer as estruturas essenciais e recuperar a governança nos territórios atingidos. Por fim, a **Fase 4, Reversão**, foi concebida para devolver às respectivas Forças os meios operacionais que haviam sido adjudicados temporariamente ao Comando Operacional Conjunto, concluindo a participação militar e restituindo o protagonismo pleno às agências civis e órgãos estaduais e municipais. Essa estrutura de fases permitiu uma condução articulada e coerente da Operação, respeitando os princípios da subsidiariedade, da continuidade e da unidade de esforço em todos os níveis do planejamento.

O Estado-Maior Conjunto, conforme preconiza a Doutrina de Operações Conjuntas, foi estruturado em células funcionais, conforme detalhado abaixo, que garantiram a eficiência e a interoperabilidade entre as Forças Singulares. Cada seção operava com um papel fundamental para assegurar que as diretrizes do Comandante Conjunto fossem convertidas em ações táticas eficientes, eficazes e coordenadas.

Seção de Pessoal (D1): responsável pelo controle preciso dos efetivos, organização de escalas e rodízio de equipes em meio à alta rotatividade de pessoal. Garantiu o equilíbrio e a continuidade das operações, preservando o bem-estar, o moral e a coesão da tropa e atuou ainda com atenção especial às questões de justiça e disciplina, tornando-se o pilar fundamental para a manutenção do profissionalismo e da prontidão operacional.

Seção de Inteligência (D2): monitorava o avanço das águas e fazia um mapeamento detalhado das áreas mais críticas e das necessidades emergenciais, permitindo que as tropas fossem direcionadas para locais prioritários sem desperdício de recursos públicos. Além disso, o monitoramento contínuo das condições meteorológicas e de infraestrutura oferecia previsibilidade e antecipação para a tomada de decisões.

Seção de Operações (D3): foi o coração da coordenação tática, garantindo que os efetivos deslocados estivessem alinhados com a evolução da crise. Cada movimentação de tropas, aeronaves e embarcações era planejada com precisão para otimizar os recursos disponíveis e evitar redundâncias operacionais.

Seção de Logística (D4): enfrentou desafios logísticos monumentais com vias terrestres bloqueadas e coordenou o transporte aéreo, terrestre, marítimo e fluvial para distribuição urgente de alimentos, medicamentos, água potável e suprimentos aos abrigos e hospitais de campanha. Ademais, garantiu o abastecimento contínuo das tropas em todas as classes de suprimento, sustentando a Operação.

Seção de Planejamento (D5): estabeleceu indicadores de desempenho e acompanhava diariamente os resultados. Planejava ações futuras de forma sistêmica, integrando as seções do Estado-Maior e visualizando a Operação como um sistema complexo e adaptativo. Coordenou o encaminhamento de resgatados aos abrigos, a manutenção de serviços essenciais e o planejamento da fase de reconstrução (reabertura de escolas, hospitais e vias), bem como organizou os meios disponíveis entre as Forças Componentes e as agências estatais e não estatais, assegurando que cada engrenagem funcionasse de forma sincronizada.

Seção de Comando e Controle (D6): garantiu a difusão eficaz das ordens do Comando Conjunto e o estabelecimento de enlaces de comunicação entre Forças Componentes e agências. Proveu apoio de rede de dados e comunicação satelital onde necessário e atuou sob controle diretivo, conferindo liberdade de ação às tropas alinhada à intenção do Comandante, mantendo o foco no Estado Final Desejado: população assistida,

serviços essenciais restabelecidos, ações reconhecidas positivamente, tropas protegidas e relações institucionais fortalecidas.

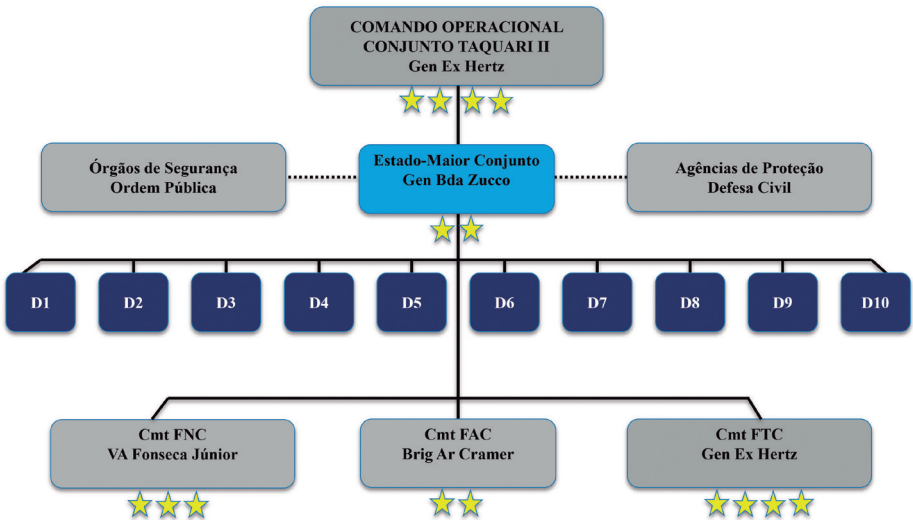
Seção de Comunicação Social (D7): gerenciou a informação pública e atuou como principal canal de comunicação da Operação Taquari II. Atendeu imprensa nacional e internacional no 3º RCG, organizou *briefings* diários, preparou porta-vozes e distribuiu dados e imagens oficiais. Contribuiu para conter boatos, evitar pânico e reforçar a imagem das Forças Armadas como instituições comprometidas com a verdade e o apoio à população.

Seção de Comunicação Estratégica Operacional (D8): estruturou narrativa clara e consistente alinhada ao Ministério da Defesa e coordenou a manobra informacional integrada com D2, D3, D7 e D9, prevendo riscos e protegendo a liberdade de ação do Comando.

Seção de Assuntos Cíveis (D9): assessorou o Comandante Conjunto na coordenação civil-militar e na transição da fase de estabilização para a reconstrução. Atuou com protagonismo na passagem da ajuda humanitária para ações de assuntos cíveis e construiu excelente relacionamento com agências, fruto da compreensão profunda das particularidades de cada ator presente no ambiente colaborativo do Comando Conjunto, orientando as ações pela diretriz “ninguém ficaria para trás”, com respeito institucional e empatia.

Seção de Finanças (D10): geriu os recursos financeiros da Operação com legalidade, moralidade, eficiência e transparência. Atuou de forma integrada entre as três Forças, garantindo aplicação responsável dos meios orçamentários, assim como fortaleceu a prestação de contas à sociedade e subsidiou as seções D7 e D8 com dados confiáveis, contribuindo para a credibilidade perante órgãos de controle. A figura 98 traz o organograma do COPcj Taquari II.

Imagem 98 - Organograma do Comando Conjunto Taquari II e seu Estado-Maior.



Fonte: Comando Conjunto Taquari II, 2024.

A integração interagências

Desde o primeiro momento, a integração entre órgãos públicos, organizações não governamentais e entidades internacionais foi determinante para potencializar os esforços. O Comando Conjunto Taquari II rapidamente se tornou um núcleo de convergência interagências, objetivando uma resposta coordenada, eficiente e em larga escala.

O Comando Operacional Conjunto instituiu *briefings* diários, reunindo representantes de todas as agências envolvidas. Esse espaço se consolidou como um fórum

essencial para troca de informações, análise de desafios e ajustes estratégicos, no qual as diferenças culturais e metodológicas entre instituições civis e militares foram rapidamente superadas, dando lugar a um espírito de cooperação mútua. O Comando Operacional Conjunto, com sua estrutura organizada e capacidade de planejamento, demonstrou um modelo de comando, coordenação e controle que, longe de ser burocrático, revelou-se ágil e responsivo às demandas emergentes, decorrentes do aumento do nível do Lago Guaíba e seus reflexos em Porto Alegre e região metropolitana e do fechamento do Aeroporto Internacional Salgado Filho.

Com o tempo, a frequência dos encontros tornou-se semanal, permitindo que as instituições envolvidas ajustassem suas estratégias sem comprometer a celeridade da execução. Esse modelo garantiu que todas as decisões fossem tomadas de maneira colegiada, integrando perspectivas civis e militares em um mesmo espaço decisório.

O papel decisivo da meteorologia (CÉLULA D2)

A meteorologia era uma das áreas que mais atraía atenção nos *briefings* diários do COpCj, visto que essa área do conhecimento constitui um instrumento estratégico essencial para a prevenção de desastres, especialmente os eventos climáticos extremos ocorridos no Rio Grande do Sul em 2024, ao permitir a previsão antecipada e o acompanhamento em tempo real de precipitações intensas e as suas consequências no estado.

Além disso, subsidia diretamente as ações de Defesa Civil, viabilizando evacuações preventivas, operações de resgate e a redução de perdas humanas. As informações precisas fornecidas pela Segundo-Sargento Meteorologista Camylla Claudino, da FAB, foram fundamentais para o Estado-Maior Conjunto, permitindo a compreensão clara dos riscos atmosféricos em tempo real, como chuvas intensas, ventos fortes e a rápida elevação dos níveis dos rios.

Dessa forma, a integração diária dos dados meteorológicos otimizava a tomada de decisões, garantindo o emprego seguro e eficiente de aeronaves, equipes de resgate e recursos logísticos, atuando como ferramenta essencial de planejamento e segurança no enfrentamento à calamidade.

TESTEMUNHO: A METEOROLOGISTA DA OPERAÇÃO

Segundo-Sargento BMT Camylla Claudino da Silva¹

Durante a Operação Taquari II, a Sargento Camylla Claudino atuou como especialista em meteorologia da Força Aérea Brasileira, subordinada à célula D2 do Estado-Maior Conjunto, com a responsabilidade de garantir a precisão e a agilidade das informações meteorológicas em um cenário de calamidade. Ao iniciar o seu relato, ela relembra o trabalho na Operação Taquari I, quando compreendeu rapidamente a relevância crítica das previsões meteorológicas precisas no âmbito da tragédia. Como graduada da Força Aérea, sua função não era elaborar previsões, mas sim coletar dados de institutos especializados, como CEMADEM, INMET, METSUL e Defesa Civil, juntamente com o apoio do Centro Integrado de Meteorologia Aeronáutica (CIMAER). A partir dessas informações, realizava estudos e análises que subsidiavam o *briefing* diário das operações.

Na Operação Taquari II, os *briefings* meteorológicos deixaram de ser restritos ao âmbito militar, pois havia a participação de representantes da Polícia Federal, Polícia Civil, Defesa Civil e outras instituições, o que demandava atualizações constantes das previsões. Além disso, a equipe exercia múltiplas funções, incluindo o controle hidrológico, cuja importância a militar descreve abaixo:

¹ A Segundo-Sargento Meteorologista Camylla Claudino serve no DTCEA-CO.

Para o controle hidrológico, elaboramos uma tabela em conjunto com a Defesa Civil, que já divulgava boletins sobre o nível dos rios e, a cada três horas, registrávamos os níveis dos principais rios em cheia. Essa tabela era atualizada diariamente para identificar rios em cota de alerta, normalidade ou iminência de inundação, permitindo antecipar a retirada de pessoas em áreas de risco.

*

A ORGANIZAÇÃO DO APOIO AÉREO (CÉLULA D3)

Capitão Aviador Roberto Moura Bellini²

O Capitão Bellini relata que foi acionado, no dia 1º de maio, para trabalhar como representante da FAB junto à célula D3 do Estado-Maior Conjunto do COPCj Taquari II, como responsável pela coordenação tática dos meios aéreos de apoio empregados.

“Não posso descansar enquanto houver uma família em cima dos telhados”

Às 18h, após ter assumido a sua função no Comando Conjunto, o Capitão participou de uma videoconferência com o Tenente-Coronel Aviador Petrola, Comandante do Grupo Operacional da BASM, e o Coronel Aviador Mangrich, do COMAE, na qual percebeu a gravidade da situação, já que os helicópteros em Santa Maria voavam sem parar, sob um controle rigoroso e eficiente. O Tenente-Coronel Petrola, com experiência prévia no COMAE, organizou as ações, delegando ao Capitão Aviador William a coordenação dos resgates e da coleta de informações, funcionando de forma exemplar.

As imagens relatadas eram impactantes: famílias inteiras em cima de telhados sob chuva intensa, aguardando resgate apenas com a roupa do corpo. Essa cena, repetida inúmeras vezes, evidenciou que havia a necessidade de mais helicópteros.

O Oficial relata que essa reunião virtual lhe causou grande impacto pessoal e guiou as suas ações durante a Operação Taquari II: “Pensei: não posso descansar enquanto houver uma família em cima dos telhados aguardando o resgate. Eu não tenho o direito de descansar ou comer.”

Às 19h daquele mesmo dia, houve uma reunião com o Governador do Estado, na Sala de Operações do CMS, onde a Defesa Civil e a Casa Militar estavam presentes. O Governador, ao perceber a estrutura montada para coordenar as operações, decidiu manter sua equipe ali em vez de retornar ao Gabinete de Crise no Palácio Piratini, uma decisão que fortaleceu a integração entre forças e auxiliou a Seção de Apoio Aéreo com a permanência de uma Oficial da Brigada Militar.

No primeiro dia da Operação Taquari II havia poucos vetores aéreos disponíveis: dois helicópteros da Brigada Militar, dois *Black Hawk* do 5º/8º GAV, da FAB, em Santa Maria e um helicóptero do CBMRS.

A Operação mostrava-se, desde o início, muito mais complexa que a do ano anterior, por este motivo, naquele primeiro dia, o Capitão solicitou ao General de Brigada Zucco, Chefe do Estado-Maior Conjunto da Operação, que acionasse outros meios aéreos de apoio. Com essa solicitação, em poucos dias, chegariam nove helicópteros do Exército, seis da Marinha e a FAB teria sete no total, além de dezoito aeronaves de asa fixa, muitas delas empregadas desde o início das chuvas.

Da mesma forma, percebeu que a previsão meteorológica poderia definir o sucesso da Operação e, pela primeira vez, fez contato com o CIMAER, visto que todos os oficiais meteorologistas previsores estão lotados naquela unidade, no Rio de Janeiro. O Oficial

2 O Capitão Aviador Bellini é piloto da aviação de caça. Na época da Operação Taquari II servia na BACO como Comandante do Esquadrão de Comando, tendo sido, posteriormente, promovido ao posto de Major.

relembra o seu pedido: “Vamos ter uma intensa movimentação de aeronaves com níveis marginais de segurança, gostaria que vocês passassem a elaborar previsões voltadas ao tráfego aéreo, especialmente ao tráfego de helicópteros.” A primeira previsão foi emitida na manhã do dia 2 de maio.

Na primeira madrugada, ainda com a equipe reduzida, o Capitão Bellini recorda que revezou o serviço com o Chefe da Célula D3, um Tenente-Coronel do Exército e a Capitã Mariana, da Brigada Militar, estabelecendo um período de descanso de 1h30min para cada um.

No segundo dia, 2 de maio, a sua equipe recebeu outros dois oficiais para auxiliar no acionamento dos meios aéreos, Major Aviador Brandão e o Capitão Aviador João Corrêa, ambos da BACO, otimizando as ações da Seção de Apoio Aéreo.

O Capitão Bellini destaca a importância do apoio recebido:

O Capitão Aviador João Corrêa foi o meu braço direito até o dia 23 de maio, quando retornamos para a BACO para auxiliar na implementação dos voos comerciais. O Oficial atuou com brilhantismo ao organizar o controle das mais de 100 aeronaves de asas rotativas empregadas: das Forças Armadas, dos órgãos de segurança pública, das agências, dos governos estaduais, de empresas e particulares; que foram utilizadas, principalmente, nas seguintes missões: resgates; apoio ao funcionamento de hospitais; evacuações aeromédicas; transporte de mantimentos, roupas, cobertores e medicamentos; segurança pública; e apoio ao restabelecimento de infraestrutura crítica, como água e luz.

Ao acompanhar a previsão de progressão das inundações na capital gaúcha, o Oficial verificou junto a colegas da área de Intendência da Aeronáutica a possibilidade de apoio dos Hospitais e de Barracas de campanha, do GALC.

O militar relembra que a premência de meios aéreos era grande para todas as instituições e relata o empenho do Chefe da Célula D3, do Exército, insistindo para que os seus pilotos chegassem o mais rápido possível, assim que as condições meteorológicas permitissem. O atraso era explicado pelo fato de que as nuvens de chuva haviam provocado uma grande restrição de deslocamento para os helicópteros que vinham para o Sul, muitos dos quais estavam parados em Florianópolis.

“Era o meu chamado ao dever!”

Ao voltar para casa, ao final da tarde do 2 de maio, preparou a família para o pior, pedindo para a esposa armazenar alimentos suficientes para uma semana. O Capitão relembra do sofrimento ao deixar a esposa e os filhos quando a tragédia se aproximava, mas sentia que era para isso que havia sido treinado: “Senti naquele momento que essa era a minha guerra, a que eu precisava lutar, percebia que poderia ajudar com o meu conhecimento sobre a situação. Era o meu chamado ao dever!”

Ao regressar para o COPCj na manhã do dia seguinte, 3 de maio, o militar destaca que a sua equipe conseguiu, por intermédio do Chefe de Estado-Maior Conjunto, pedir oficialmente o apoio de Hospitais e Barracas de campanha. No mesmo dia começaram a chegar a Canoas as primeiras aeronaves dos Bombeiros Militares de Minas Gerais, Santa Catarina, Paraná e São Paulo que, no dia seguinte, realizariam os primeiros resgates.

Dessa forma, nos primeiros dias, o apoio aéreo dividiu-se em duas frentes: o resgate de pessoas em emergência e a logística, que envolvia aeronaves de asa fixa transportando mantimentos e insumos médicos para Canoas, os quais depois eram distribuídos às demais cidades, incluindo oxigênio, insulina e medicamentos essenciais para manter hospitais funcionando.

Ao final daquele dia, às 23h, foi orientado a se apresentar no dia seguinte no 3º RCG, uma vez que o CMS também havia sido atingido pela inundação.

Dramas pessoais: a evacuação da Vila Militar e a mãe ilhada

Na madrugada do dia 3 para o dia 4 de maio, a Vila Militar de Oficiais foi evacuada, conforme já relatado, e o Capitão Bellini deixou a esposa e filhos na casa de amigos, enquanto a sua mãe, que morava em um prédio mais afastado da Vila Militar, acabou ficando ilhada. Ao conversar com o Coronel Mattei, do CBMRS, a solução foi viabilizada dois dias depois e o Oficial Bombeiro, ao tomar ciência da situação, assegurou o apoio necessário: ‘Você está salvando todo mundo e não salva sua mãe? Pode deixar que vou resolver’. Embora as tentativas de resgate por botes tenham sido frustradas pelas condições locais, o helicóptero acionado pelo Corpo de Bombeiros logrou êxito. O Capitão confessa que só ficou mais tranquilo quando sua mãe, esposa e filhos foram para a casa de parentes em Brasília.

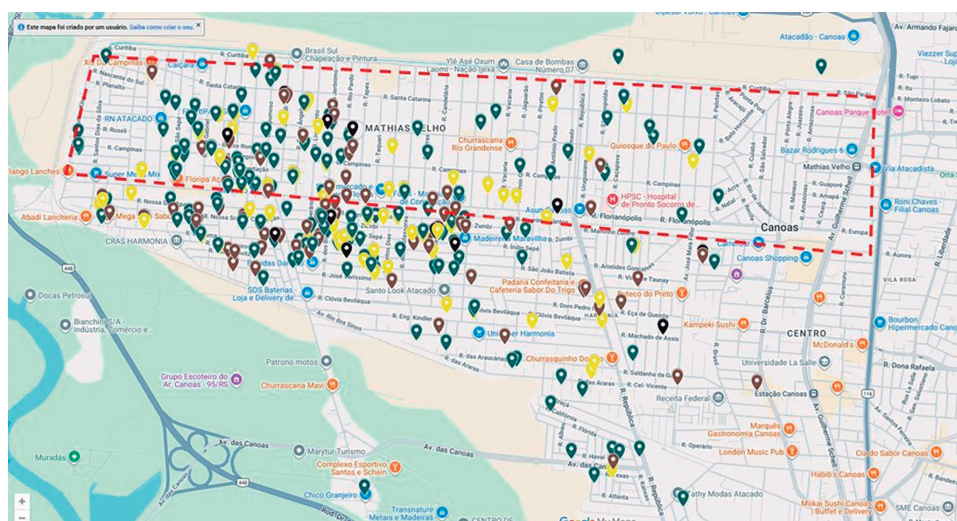
A sequência de acionamento dos meios aéreos de resgate nos primeiros dias

Era 4 de maio de 2024, começava o quarto dia de Operação e já havia um processo estruturado de acionamento de meios aéreos, estabelecido em resposta à urgência da calamidade. A infraestrutura de informações do COPCj apresentava os pedidos de resgate no painel da Defesa Civil, por intermédio do sistema “Minuto a Minuto”, no qual um mapa do Rio Grande do Sul apresentava o local e o tipo de pedido de resgate, bem como indicava quantas pessoas teriam que ser salvas. A partir dessas informações, a Seção de Apoio Aéreo montava uma escala e acionava as aeronaves para irem para o local.

“No mapa apareciam pontos vermelhos de pedido de resgate e, em certo momento, fiquei com todo o mapa do Rio Grande do Sul com esses pontos, porque todo lugar tinha pedido,” relembra o Oficial.

Da mesma forma que na Base Aérea de Santa Maria, formaram-se “mapas de calor” (figura 99), regiões com grande demanda de resgates, assim acessadas: “Víamos essas manchas de resgate e enviávamos três ou quatro helicópteros para o bairro Mathias Velho, por exemplo, e fazerem os resgates de quem pedisse ajuda. No retorno, essas equipes indicavam onde havia a necessidade de enviar mais helicópteros.”

Figura 99 – Os pontos marcados no mapa indicam onde os resgates foram realizados durante o ápice das inundações e o tracejado em vermelho delimita o bairro Mathias Velho, em Canoas.



Fonte: BACO, 2024.

A reorganização da Seção de Apoio Aéreo

Ainda no sábado chegaram os representantes da FAC, a Equipe de Operações Aéreas (EOA), para compor a Seção de Apoio Aéreo, eram o Coronel Aviador Gonçalves e o Major Aviador Teixeira, o qual tinha grande experiência por ter trabalhado na tragédia de Brumadinho, em 2019.

A chegada desses militares representou grande alívio para o Capitão Bellini, pois as atividades de reuniões internas do Estado-Maior e com órgãos superiores, bem como apresentações que começaram acontecer, foram assumidos pelos Oficiais recém-chegados.

Da mesma forma, a partir daquela data, passou a contar com o apoio de dois oficiais da Brigada Militar e dois do CBMRS para auxiliar na organização da escala dos helicópteros. Isso foi providencial, uma vez que, naquele dia, já havia grande volume de meios aéreos empenhados em missões de resgate somado ao acionamento para a evacuação do Hospital de Pronto Socorro, localizado no bairro Mathias Velho, em Canoas. O Capitão relata a complexidade do momento:

Dividíamos as aeronaves entre nós, por exemplo: as aeronaves de São Paulo, de Minas, de Santa Catarina, ficavam com um oficial; as de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, ficavam com outro e, as aeronaves do Rio de Janeiro, Ceará, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Civil, eram controladas por um terceiro. Chegamos a ter um período com mais de sessenta helicópteros operando, simultaneamente.

A evacuação do HPS

Adicionalmente, no dia 4, houve um pedido urgente: a evacuação de pacientes do Hospital de Pronto Socorro de Canoas (HPS), pois a água subia rapidamente. O Oficial relembra de ter recebido o pedido da Secretaria de Saúde do Estado e de ter escalado a aeronave H-60L *Black Hawk* do 2º/10º GAV, Esquadrão Pelicano.

Não havia tempo para um planejamento ideal, mas a Seção de Apoio Aéreo sempre procurava enviar informações de forma rápida e o mais detalhadas possíveis. O Capitão Bellini determinou que as aeronaves decolassem e pousassem no estacionamento do HPS, onde as equipes já aguardavam para o embarque dos pacientes, com destino a outras unidades hospitalares. A Seção encaminhou aos pilotos, por meio do *WhatsApp*, a localização e imagens do ponto de pouso. Eram as informações possíveis de serem disponibilizadas diante das limitações impostas pela emergência.

O militar narra a resposta preocupante e o diálogo que se seguiu: “Capitão, não há condições de pouso; a água já alcança a metade dos vidros dos carros.” Ao que respondi: “Tente o telhado.” O piloto respondeu: “Não há como operar no telhado, não existe ponto adequado de parada. Se tentarmos, o sopro do rotor do *Black Hawk* pode causar danos.” Diante disso, concordei.

A solução aérea foi oferecida por uma aeronave da PRF, a qual informou ao Capitão Bellini já haver pessoas esperando resgate no telhado. Assim, além desta aeronave, helicópteros mais leves conseguiram tirar pacientes e funcionários pelo telhado, conduzindo-os para o campo de futebol da ULBRA.

Entretanto, apenas as pessoas com mobilidade conseguiram sair por meio aéreo, pois os pacientes acamados não tinham condições de serem conduzidos ao telhado, o que foi solucionado pela equipe de Saúde Operacional do HACO, que conseguiu retirar os pacientes da UTI com o uso de barcos e cujas ações foram descritas no capítulo anterior.

Primeiras Evacuações Aeromédicas da BACO

A partir deste fato o Capitão Bellini teve que ramificar a operação de helicópteros para uma outra área além dos resgates, a de evacuação aeromédica especializada, coordenada e supervisionada pela Secretaria de Saúde do RS, que recebia os pedidos e hierarquizava. Junto à FAB, o Capitão Médico Ayres coordenava as aeronaves militares, enquanto, no âmbito do CBMRS, o Coronel Mattei era o responsável pela coordenação das aeronaves das Forças de Segurança Pública.

Entre as primeiras demandas, o Capitão recorda de pedidos para pacientes que estavam com sessões de quimioterapia agendadas, que tinham que ser trasladados para os hospitais maiores, bem como a manutenção dos hospitais em funcionamento, com insulina, medicamentos e, em especial, oxigênio.

Água para quase um milhão de pessoas

O Oficial relembra de algumas missões que lhe trouxeram grande orgulho, como quando um diretor da CORSAN solicitou apoio para o conserto de estações de tratamento de água: “Preciso transportar uma bomba e um gerador.” Sendo que somente o gerador pesava cerca de três toneladas. Ao descrever a missão, o representante da empresa ressaltou que, se a missão tivesse sucesso, o conserto que levaria dez dias, poderia ser realizado em poucas horas.

O militar direcionou a missão para o 5º/8º GAV, cujo representante respondeu: “Está acima do peso, mas vamos tentar.” A missão obteve êxito, com a realização de duas grandes operações: o transporte do gerador em Cachoeira do Sul, e o das bombas hidráulicas em Canoas, esta utilizando a aeronave H-36 Caracal, do 3º/8º GAV, Esquadrão Puma. Ao final, o diretor da empresa agradeceu, destacando que a primeira operação restabeleceu o abastecimento de água para cerca de seiscentos mil moradores e a segunda para aproximadamente trezentos mil, ou seja, “foi quase um milhão de pessoas atendidas”, relembra o Capitão.

Sete mil cobertores

No dia 12 de maio, com a chegada do frio, houve uma pausa no envio de água e alimentos e, naquele momento, priorizou-se cobertores, sendo sete mil unidades em uma única noite. O Oficial recorda que em meio a intensa rotina inicial de atividade aérea, o Brigadeiro do Ar Antunes, representante da FAC no COpCj, comentou que, em um dos dias, a movimentação aérea superou a de São Paulo com mais de quatrocentos voos de helicópteros.

Todos Unidos pelo Sul

O militar relembra a importância da campanha “Todos Unidos pelo Sul,” na qual todo brasileiro sabia que podia ir para uma Base Aérea, entregar a sua doação e ter a certeza de que esse material seria entregue para quem necessitasse.

As cargas vinham de todo o Brasil nas asas do KC-30 e do KC-390 Millennium até Canoas e eram distribuídas em aeronaves menores, como o C-98 Caravan, C-95M Bandeirante, C-105 Amazonas e com os nossos helicópteros. Tudo foi feito com o maior profissionalismo possível.

Os coringas da Operação

Em um dos trechos de seu relato, o Capitão Bellini destaca os grupos e meios aéreos que foram verdadeiros “coringas” na Operação Taquari II. Ele inicia lembrando o apoio recebido pelo Governo do Estado do Amapá, que enviou um Cessna 208 Caravan.

“O Caravan do Amapá nos ajudou muito, ficou sob a nossa coordenação para missões de urgência da logística, virou o nosso coringa.”

Da mesma forma, destaca a capacidade da aeronave *Black Hawk* que demonstrou ser um equipamento versátil e que, em conjunto com a tripulação excepcional do 2º/10º GAV, Esquadrão Pelicano, treinada para resgate SAR, fez toda a diferença. “Não havia tempo ruim, a qualquer hora do dia ou da noite, para qualquer missão, com segurança, eles iam e era sucesso!” relata o Oficial.

Um terço na mão e o celular na outra

Em determinado momento, Bellini relata ter sido questionado pelos pilotos se compartilhava o celular com outras pessoas, pois o aparelho nunca deixava de atender: “Por acaso há mais alguém com o senhor atendendo esse celular? Porque ele estava em contato conosco vinte e quatro horas por dia.” Ao que respondeu: “Era eu mesmo.”

Ademais, o Oficial recorda que mesmo na madrugada ficava em alerta, mantendo o celular embaixo do travesseiro:

Eu dormia três horas por noite e, como havia poucos voos de madrugada, somente os com NVG, era bem controlável, tanto que falava para os pilotos: “As missões da noite são essas, se der errado ou se precisar de alguma coisa, me liguem, que eu atendo.” Eu deixava o celular embaixo do travesseiro e, quando ligavam, estava com um terço na mão e o celular na outra. O clima era de guerra!

O sucesso da Operação

Ao finalizar seu testemunho, o Capitão Aviador Bellini destaca o que considera ter sido o principal fator de sucesso da Operação Taquari II: “Ter todos os representantes no mesmo local, sob um Comando Conjunto, pois havia duzentas, trezentas pessoas dentro do Salão Nobre, o que nos ajudava a tomar decisões. O que era decidido no Salão Nobre estava decidido.”

*

Figura 100 – Helicópteros da Marinha e da PRF operando na BACO.



Fonte: Biasus, 2024.

A ORGANIZAÇÃO DO SOCORRO AEROMÉDICO

Capitão Médico Vinicius Guimarães Tinoco Ayres³

Designado inicialmente pela Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA) para integrar o Estado-Maior do Comando Operacional Conjunto da Operação Taquari II, o Capitão Médico Ayres assumiu a função de coordenador de transportes aeromédicos. Entretanto, diante da complexidade inédita das missões, como o resgate crítico no Hospital de Pronto Socorro de Canoas realizado no dia 04 de maio, conforme descrito no capítulo anterior, envolvendo barcos e remoções de alto risco, o Oficial reportou a gravidade do cenário ao Comando da Força Aérea Componente. Desse modo, foi evidenciada a necessidade de sua atuação direta na “linha de frente”, especialmente em demandas específicas de transporte neonatal e pediátrico, para as quais as equipes ainda estavam sendo desenvolvidas. Com o aval do Brigadeiro do Ar Cramer, Comandante da FAC, obteve autorização expressa para acumular as funções administrativas no Estado-Maior Conjunto com a execução técnica das missões de resgate, garantindo a coordenação e a operacionalidade simultânea das atividades aeromédicas durante a crise.

As demandas de EVAM aumentam

Concomitantemente ao agravamento da situação em diversos pontos do estado, começaram a surgir demandas de transporte aéreo de pacientes em estado grave, visto que muitas vias terrestres continuavam bloqueadas. Essas solicitações incluíam casos de alta complexidade, como pacientes renais necessitando de diálise e gestantes de alto risco que precisavam de transferência para hospitais com UTI neonatal. Inicialmente, tais demandas chegavam ao Capitão Ayres de forma diversa ou por contatos diretos com a Base Aérea de Canoas, exigindo uma estruturação da triagem médica para organizar o fluxo dessas missões aeromédicas.

Neste cenário caótico, iniciou-se a pressão para a organização formal de um setor responsável pela Evacuação Aeromédica, contudo, a implementação enfrentou o desafio da saturação extrema de recursos: todos os meios aéreos disponíveis estavam integralmente empenhados em missões de salvamento, e a demanda por transporte de pacientes graves começou a competir com a urgência dos resgates em áreas ainda castigadas pelas águas.

A ajuda essencial vinda de Rondônia

Inicialmente, a presença de uma aeronave Cessna 208 Caravan, de emprego incomum no cenário predominantemente composto por aeronaves de asa rotativa, não indicava, à primeira vista, a dimensão da contribuição que seria prestada. Contudo, a equipe oriunda de Rondônia apresentou-se de forma proativa, colocando seus meios e expertise à disposição das operações em curso.

O grupo de Rondônia chegou a Canoas no dia 6 de maio, em um momento que havia uma demanda crítica para o transporte aeromédico de recém-nascidos em estado grave, dependentes de incubadoras. Tal operação impunha desafios logísticos significativos, especialmente no que se refere ao fornecimento contínuo de energia elétrica dos equipamentos, imprescindível para a manutenção da temperatura e da estabilidade clínica dos pacientes. A indisponibilidade de meios adequados exigia soluções improvisadas, elevando o risco operacional.

3 O Capitão Médico Ayres é especialista em medicina intensiva. No HACO, coordena a Seção Aeromédica, atua na Subdivisão de Saúde Operacional e exerce a função de Chefe do Centro de Terapia Intensiva.

Nesse contexto, a chegada da equipe com duas incubadoras plenamente operacionais representou um ponto de inflexão na condução das missões aeromédicas, permitindo a realização segura e imediata de evacuações críticas. A iniciativa contribuiu decisivamente para a continuidade das operações e para a preservação de vidas.

Adicionalmente, destacou-se a elevada capacidade operacional dos bombeiros militares de Rondônia habituados a operar em ambientes desafiadores na região Norte do país. O Oficial relembra: “Eles pousavam em qualquer lugar, pois estavam acostumados a operar em Rondônia. Eles pousavam em pista não preparada ou em qualquer lugar onde havia a possibilidade de pousar a aeronave. O que fizeram aqui foi excepcional.”

Por fim, a equipe de Rondônia transportou, ao longo de 20 dias de operação, 42 recém-nascidos sem nenhum óbito, conforme relatado no capítulo anterior.

A ajuda de São Paulo

Diante da ausência de um serviço aeromédico estruturado no Rio Grande do Sul, a organização inicial da EVAM dependeu de uma rede de colaboração técnica e política. A parceria com a Capitã Médica Fabiana Ajar (PMSP) e a Dra. Letícia Ikeda (Secretaria Estadual de Saúde) permitiu mapear a crescente demanda e viabilizar a vinda de recursos especializados. Através dessa articulação, foi formalizada a solicitação para o envio de mais um helicóptero do Comando de Aviação da Polícia Militar de São Paulo (CAvPM), o Grupamento Águia, sendo esse configurado especificamente para Evacuação Aeromédica.

A chegada de uma aeronave preparada para transporte aeromédico foi um divisor de águas, pois, embora houvesse outros meios, como aeronaves da PRF tripuladas por profissionais do SAMU e reforços dos Bombeiros Militares locais, do Rio de Janeiro e de Goiás, esta modalidade de transporte exigia diferentes níveis de complexidade.

A chegada do helicóptero EC-135, código Águia 33, no dia 6 de maio de 2024, trouxe a expertise em casos críticos, bem como ofereceu a robustez necessária para as missões, onde o risco de morte era elevado e a técnica exigida superava a das equipes montadas emergencialmente durante a crise.

Para Ayres, a presença de uma equipe tão experiente permitiu o direcionamento estratégico dos casos mais graves, garantindo que o atendimento médico operasse com segurança, mesmo enquanto o foco principal da Operação ainda estava dividido com as missões de busca e salvamento.

O CAvPM realizou, em um mês de operação, 38 transportes aeromédicos, de pacientes muito críticos, sem intercorrências, segundo o relato da Capitã Médica Fabiana Ajar, apresentado no capítulo anterior.

O acionamento das missões de Evacuação Aeromédica se consolida

Diante da impossibilidade de deslocamento terrestre, a Secretaria de Saúde do RS instituiu uma Central de Regulação Aeromédica para coordenar as ações, que anteriormente ocorriam de forma fragmentada e por contatos diretos com prefeituras. A atuação da FAC foi fundamental nesse processo, integrando as aeronaves militares das Forças Armadas e Auxiliares à estrutura de regulação e permitindo que a Secretaria fizesse o gerenciamento das missões com base na real capacidade dos hospitais em todo o estado.

A estruturação da Central de Regulação tornou-se mais ágil após o deslocamento para o 3º RCG, onde a proximidade física das equipes facilitou a comunicação direta. O fluxo de trabalho consistia no recebimento das demandas pela Secretaria de Saúde,

que eram então processadas por um grupo de trabalho encarregado de acionar os diferentes operadores aéreos. O Capitão Médico destaca a importância do contato pessoal entre os agentes:

No começo, tentei resolver tudo por telefone, mas não dava, há coisas que só se resolvem “olho no olho”. Por isso, tive que ir até o 3º RCG para conhecer a equipe, até porque ainda não nos conhecíamos. A partir do momento em que fui, a situação começou a avançar, todos passaram a definir seus papéis, conseguimos montar uma escala com os médicos do HACO, juntamente com médicos da Força Nacional do SUS, para auxiliar na força tarefa de regulação dos transportes aeromédicos criada pela Secretaria Estadual de Saúde, pois quando chegava uma solicitação de transporte aeromédico, era necessária também a análise da parte médica.

Nesse processo, havia uma divisão de responsabilidades, o Coronel Mattei, do CBMRS, gerenciava a parte aérea, avaliando locais de pouso, condições meteorológicas e a viabilidade técnica de cada aeronave, seja asa fixa ou rotativa. Paralelamente, a assessoria técnica focava na viabilidade médica de cada missão, definindo a melhor estratégia de transporte para pacientes críticos.

A coordenação das operações exigia uma distinção clara entre as capacidades das aeronaves configuradas para o serviço aeromédico e os helicópteros militares de grande porte. Unidades como o Águia de São Paulo e os helicópteros dos Bombeiros Militares operavam com aeronaves já preparadas, equipadas com suporte de vida fixo (ventiladores, monitores e bombas de infusão) e tomadas integradas, o que permitia decolagens rápidas para missões de curta distância e reabastecimento imediato de insumos.

Em contrapartida, as missões em helicópteros militares, como o H-60L *Black Hawk*, apresentavam desafios logísticos superiores, pois, por possuírem a parte interna vazia, essas aeronaves precisavam ser configuradas manualmente para cada voo, exigindo equipes mais robustas e redundância de equipamentos, como baterias e suportes extras, uma vez que não dispunham de pontos de energia integrados.

Portanto, as aeronaves das Forças Armadas assumiam as missões de maior complexidade que os outros operadores não conseguiam realizar, tais como a remoção de pacientes obesos ou que demandavam grandes volumes de equipamentos, operações noturnas devido ao uso exclusivo de equipamentos de visão noturna e o transporte neonatal especializado, em incubadoras, que muitas vezes excediam o espaço físico de helicópteros menores.

O fluxo logístico envolvia múltiplas etapas, integração entre agências, sendo que todas as aeronaves convergiam para a Base Aérea de Canoas, que atuava como o *hub* central para a distribuição dos pacientes para os outros locais.

O cuidado com a fadiga

Os primeiros dias de atuação implicaram uma intensidade operacional das missões que impôs um regime de exaustão extrema às equipes, marcado pela ausência de rendição imediata e pela saturação dos recursos disponíveis. Mesmo com o apoio direto da Subdiretoria de Saúde Operacional, que disponibilizou todos os recursos da DIRSA, a gravidade e o volume das demandas impediam o descanso regular. As tripulações operavam no limite da fadiga com períodos de sono reduzidos, sendo o descanso gerenciado criteriosamente apenas para garantir os níveis de segurança de voo e da missão.

Nesse cenário de estresse contínuo, a manutenção do bem-estar básico e do equilíbrio psicológico dependia da vigilância mútua entre os militares. O Capitão Ayres recorda que o Segundo-Sargento Do Canto⁴ desempenhou um papel essencial nesse monitoramento informal, zelando por necessidades imediatas que eram negligenciadas na rotina de combate, como a troca de vestuário molhado, a hidratação e o contato com os familiares. Esse cuidado interpessoal era vital para identificar o momento em que um integrante atingia a estafa completa, permitindo o remanejamento temporário para funções logísticas ou de checagem de equipamentos.

A complexidade logística era evidenciada pelo volume de trabalho, chegando a registrar mais de dezesseis voos de helicóptero para transporte aeromédico em um único dia. Esse ritmo exigia uma coordenação constante entre a linha de frente e o braço logístico para garantir a reposição de insumos e a continuidade das operações, mesmo quando o limite humano e material parecia ter sido atingido.

A logística de insumos e a reposição de oxigênio, medicamentos e materiais tornaram-se gargalos críticos durante a Operação, superando a capacidade inicial de suporte do HACO. Nesse contexto, a chegada da Força Nacional do SUS foi decisiva, especialmente sob a coordenação do médico Leonardo Gomes, de Recife - PE. Com vasta experiência operacional, ele articulou recursos junto a órgãos federais e facilitou o contato direto com instâncias superiores do Ministério da Saúde, garantindo que a ponta da linha não ficasse desabastecida.

Com o arrefecimento das missões de resgate e o aumento da demanda por EVAM, os Corpos de Bombeiros Militares estaduais intensificaram sua atuação. Como os efetivos dos Bombeiros contavam com operadores aerotáticos, mas careciam de médicos em seus quadros específicos para esse tipo de missão, as equipes da FAB inicialmente assumiram essa função. No entanto, a alta complexidade para configurar as aeronaves militares e o desgaste das tripulações exigiram uma nova estratégia de integração.

O apoio da Força Nacional do SUS

A solução surgiu da união entre a expertise da Força Nacional do SUS e a estrutura dos Bombeiros: os profissionais do SUS, muitos deles ex-militares com mais de uma década de experiência em seus estados, passaram a compor as tripulações dessas aeronaves. Essa cooperação otimizou o sistema, permitindo que a operação aeromédica civil-militar fluísse com autonomia e liberando as equipes da Força Aérea para concentrarem energia e recursos nas missões de alta complexidade com aeronaves militares.

Neste período, a Secretaria de Saúde do Estado demonstrou grande proficiência e adaptabilidade ao estruturar rapidamente a coordenação das operações. O Coronel CBMRS Mattei consolidou-se como a figura-chave na gestão do tráfego aéreo, coordenando tanto os helicópteros dos Bombeiros locais quanto as unidades de apoio provenientes de outros estados.

Para as missões que envolviam meios da Força Aérea Brasileira, a integração era garantida por um elo do Comando Conjunto, responsável pelo planejamento e interlocução direta com os Esquadrões Aéreos. Na esfera técnica, a regulação médica era articulada em conjunto com a Secretaria Estadual de Saúde, permitindo que o fluxo de missões atingisse um alto nível de eficiência operacional, conforme o relato do Capitão Ayres.

A ponto de, em um único dia, conseguirmos realizar dezesseis missões complexas, nas quais o local de pouso mudava constantemente, ora seria em um ponto, ora em outro. As condições meteorológicas também variavam,

4 O Segundo-Sargento Especialista em Enfermagem Lucas Marques do Canto atua nas Seções Aeromédica e de Saúde Operacional do HACO.

assim como o estado clínico do paciente, que por vezes se deteriorava, exigindo a mudança do hospital de destino para o qual seria encaminhado.

*

Figura 101 – Comando Operacional Conjunto no Salão Voluntários da Pátria, na sede do CMS.



Fonte: CMS, 2024.

AS PRINCIPAIS DEMANDAS PARA A FAB DURANTE A OPERAÇÃO TAQUARI II

A principal instituição demandante de apoio da Força Aérea Brasileira foi a Defesa Civil do Estado do Rio Grande do Sul. Nos momentos iniciais da crise, suas solicitações concentraram-se no **resgate de pessoas** ilhadas ou em iminente risco de vida. À medida que a Operação evoluiu, as demandas expandiram-se para o **transporte de donativos** e de equipes especializadas, com o objetivo de apoiar tanto as ações de salvamento quanto as fases subsequentes de recuperação e reconstrução estadual.

Paralelamente, em razão da grave degradação da infraestrutura rodoviária nos primeiros dias das inundações de 2024, a Secretaria da Saúde do Rio Grande do Sul requisitou o emprego de meios aéreos para o **transporte de medicamentos e insumos críticos**. Tal medida revelou-se essencial para garantir o abastecimento contínuo de hospitais e demais unidades de saúde que se encontravam isoladas, com estoques em redução acelerada.

Por fim, a Central de Regulação do Sistema de Saúde, vinculada à Secretaria Estadual da Saúde, demandou o emprego de aeronaves de asas rotativas, as quais cumpriram papel decisivo no **transporte aeromédico** de pacientes em estado crítico, permitindo a remoção rápida e segura para unidades hospitalares.

Os relatos a seguir trarão luz sobre as principais demandas dirigidas à FAB a partir das palavras dos coordenadores de cada área e aos resultados dessa interação para as instituições e para o povo rio-grandense.

Defesa Civil do Estado do RS: resgates e transporte de donativos

Tenente-Coronel da Polícia Militar do RS Rafael Luft⁵

Segundo o Tenente-Coronel PMRS Luft, o desastre ocorrido em 2023 na região da Operação Taquari I trouxe ensinamentos valiosos. A experiência acumulada foi fundamental para a preparação diante do prenúncio do evento de 2024, sendo a resposta

⁵ O Tenente-Coronel PMRS Luft foi executivo da Defesa Civil/RS no Centro de Comando Operacional Conjunto da Operação Taquari II. Na época da entrevista havia sido promovido ao posto de Coronel.

estruturada a partir das orientações das prefeituras e do desencadeamento das ações coordenadas pelo Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional com apoio da expertise logística do Ministério da Defesa. Essa articulação envolveu ainda as forças estaduais, Corpo de Bombeiros Militares, Polícia Militar e Polícia Civil legalmente engajadas como forças de resposta.

As informações de socorro e apoio humanitário eram coordenadas pelo Centro de Comando da Defesa Civil e o Comando Operacional Conjunto desencadeava ações de logística, ajuda humanitária e sustentação às populações afetadas, que conforme os dados finais foram cerca de 2,3 milhões de pessoas desabrigadas, aproximadamente 20% da população do Rio Grande do Sul.

O centro logístico da Defesa Civil em Porto Alegre já existia permanentemente, mas diante da magnitude do desastre foi necessário criar outros polos de apoio e, inicialmente, foram estabelecidos centros em Santa Maria, Caxias do Sul e Passo Fundo. Com a evolução da crise, novos centros surgiram em Pelotas, Santo Ângelo e Santa Cruz do Sul totalizando sete estruturas.

Em Canoas, a estrutura logística instalada junto à BACO foi integrada aos Correios, os responsáveis pela distribuição de doações e suprimentos, que tinha como foco principal o recebimento de materiais, mas também passou a atender diretamente a comunidade local e a região metropolitana.

“A Força Aérea Brasileira foi fundamental nos primeiros 20 dias.”

O Oficial relembra que, devido à disponibilidade da pista da BACO, foi possível realizar operações críticas, como o transplante de medula vindo do norte do país, e que a atuação ininterrupta da Força Aérea demonstrou sua relevância como força de resposta em desastres.

“Sem a BACO, o desastre teria sido muito maior, pois haveria perda de acesso às doações e aos recursos como medicamentos e alimentação especial, além das equipes que vieram prestar auxílio como enfermeiros e médicos. A Força Aérea Brasileira foi fundamental nos primeiros 20 dias.”

O militar aponta que somente o fato de ter uma estrutura como a BACO disponível vinte e quatro horas por dia, já demonstra a relevância do papel da FAB como força de pronta resposta em ações do desastre. Da mesma forma, relembra que a expertise da Força Aérea no controle e gerenciamento do espaço aéreo foi extremamente relevante para toda a frota de helicópteros e aviões que participou da Operação.

O Oficial destaca a importância da campanha de arrecadação “Todos Unidos pelo Sul” liderada pela Força Aérea: “Essa campanha apresentou aquilo que as demais não tinham: organização. Em um momento de desespero, o controle e a organização são fundamentais. Ela reunia essas qualidades e nos trazia muita tranquilidade.”

Ao finalizar o seu testemunho o Tenente-Coronel Luft destaca que os desastres sucessivos têm fortalecido a capacidade de resposta e a serenidade dos tomadores de decisão e, segundo ele, a calma demonstrada pelos profissionais das Forças Armadas foi decisiva na orientação de escolhas em momentos críticos:

As decisões foram compartilhadas com os colegas da Aeronáutica, da Marinha e do Exército e, em todos os momentos em que foi necessário contar com as Forças Armadas, esses profissionais se mostraram os mais calmos e os melhores conselheiros dos tomadores de decisão. Em um desastre daquela magnitude é fundamental o apoio das Forças Armadas. E a Aeronáutica foi, para nós, um dos “anjos” que trouxe a resposta adequada para as pessoas.

*

A atuação da médica Letícia Ikeda junto à Defesa Civil iniciou-se durante a pandemia de Covid-19 em 2020, quando integrou o Comitê Logístico Estadual, o que tornou mais fácil a sua participação na Operação Taquari I em julho de 2023, após o desastre climático em Caraá, quando foi designada pela Secretaria Estadual de Saúde para representar a área médica em uma missão de urgência.

No mesmo ano, devido à vivência prévia e à ambientação com as forças de segurança durante os eventos no Vale do Rio Taquari, passou a integrar o sistema de comando de incidentes em Encantado, tornando-se membro permanente do grupo de emergências sempre que os alertas da Defesa Civil eram acionados.

Durante a Operação Taquari II, a Secretaria de Saúde reuniu novamente esse grupo de emergências, formado por profissionais de diversos departamentos, que inicialmente, se reuniu no Centro Administrativo do Estado (CAFF), em Porto Alegre. Porém, no segundo dia, durante a fase mais crítica das inundações, o prédio também ficou alagado. Com isso, todas as entidades governamentais foram deslocadas para compor o Comando Operacional Conjunto no 3º RCG, o Regimento Osório. Nesse contexto, foi criada a Célula da Saúde dentro do Sistema de Comando de Incidentes, sendo a Dra. Letícia a sua coordenadora.

Ademais, por não haver comunicação em vários locais, parte da equipe da Regulação Estadual e do SAMU também se juntou ao Comando Conjunto e, Letícia Ikeda passou a representar oficialmente a Secretaria de Saúde na Operação Taquari II.

Durante este período, as informações chegavam por diferentes canais, mas havia uma linha clara de comando, sendo as ordens enviadas diretamente do General Zucco e do Coronel Cote, ambos do Exército, os quais orientavam a área de transportes para a Dra. Letícia Ikeda. Logo, para a logística dos transportes aéreos, formou-se um triângulo de coordenação entre a médica, o Capitão Aviador Bellini da FAB, e o Tenente-Coronel Kasper do Exército.

A médica relata que, quando se perdeu completamente o modal terrestre, toda a logística de saúde ficou comprometida e, os materiais, que normalmente chegavam pelo Aeroporto Internacional Salgado Filho e eram distribuídos às coordenadorias regionais de saúde e hospitais, não tinham como ser entregues, sendo necessário estabelecer um polo de recebimento na Base Aérea de Canoas.

“Além dos resgates aéreos, inúmeras vidas foram preservadas graças à operação logística realizada em parceria com a Aeronáutica.”

Letícia Ikeda relata que o primeiro vínculo com a FAB aconteceu no dia 2 de maio de 2024 e surgiu da necessidade de transportar sangue e hemoderivados, itens extremamente sensíveis e de curta validade. Nesse momento, o Capitão Médico Ayres foi fundamental e, com o apoio da Primeiro-Tenente Farmacêutica Patrícia Donini e de servidores da Secretaria de Saúde, estruturou-se um fluxo seguro para o recebimento e despacho de materiais médico-hospitalares pela BACO. A médica relata:

⁶ A Doutora Letícia Ikeda é médica infectologista e clínica geral. Durante a Operação Taquari II era Diretora do Departamento de Gestão dos Hospitais Estaduais.

A atuação da Força Aérea foi determinante. Além dos resgates aéreos, inúmeras vidas foram preservadas graças à operação logística realizada em parceria com a Aeronáutica. O transporte de medicamentos, materiais médico-hospitalares e insumos críticos teve um impacto muito significativo.

A gestão dos voos civis, que envolviam assistência médica, também passou para a equipe da Secretaria de Saúde, com apoio técnico do Tenente-Coronel PMRS Matteo, piloto de helicóptero. Neste âmbito, apenas aeronaves com cargas de uso médico confirmadas eram autorizadas a pousar, resultando em um controle decisivo para evitar abusos e garantir que medicamentos e insumos, como os designados à diálise, chegassem aos destinos corretos.

Da mesma forma, a Dra. Letícia destaca o trabalho realizado pelos HCamps da FAB em Canoas e o trabalho de coordenação realizado pelo Primeiro-Tenente Farmacêutico Bubols no Comando Conjunto: “Os HCamps da Força Aérea foram muito importantes, pois contavam com equipes altamente qualificadas e estruturas completas, de modo que permitiam a realização de procedimentos mais complexos.”

Entre os episódios mais marcantes, a médica destaca o transporte coletivo de recém-nascidos de Rio Grande, que envolveu a Força Aérea e diversos parceiros. Além disso, para ela, do ponto de vista programático, a logística estabelecida na BACO foi um dos fatores mais concretos para o sucesso da Operação Taquari II, pois, sem essa estrutura, na primeira semana, os hospitais não teriam condições de manter pacientes vivos.

A médica encerra o relato ressaltando o seu reconhecimento e agradecimento perante a Força Aérea:

O modo de trabalhar da Força Aérea, com protocolos, hierarquia, disciplina e retidão, contribuiu significativamente para o suporte às decisões que precisaram ser tomadas. Me senti tranquila de trabalhar com vocês, inclusive aprendi o que são as ‘horas zulu’. Do mesmo modo, tenho uma gratidão imensa à Força Aérea Brasileira, pois, como cidadã gaúcha, mãe e profissional da saúde, testemunhei sua competência e capacidade. Hoje, tenho plena confiança na FAB, porque vivenciei sua força na prática, e não apenas como espectadora.

*

Figura 102 – Militar da FAB atuando na organização de medicamentos e insumos médicos no Hangar na BACO.



Fonte: FAB, 2024.

Inicialmente, a senhora Suelen e o médico Rogério atuavam dentro do Departamento Estadual de Regulação⁹, no entanto, diante da catástrofe que assolou o estado, perceberam a necessidade de trabalhar em conjunto com as forças de segurança, lado a lado, para garantir melhor comunicação, diálogo e fluxo nos processos, o que se tornou essencial antes mesmo de se estabelecerem no 3º RCG.

“A equipe passou a trabalhar diariamente, do nascer ao pôr do sol, com médicos e enfermeiros, alguns com experiência prévia em operações aeromédicas, já que o estado havia contado, em outro momento, com esse tipo de serviço,” relembra Suelen.

Um ponto fundamental era o domínio por parte da equipe dos sistemas de regulação utilizados pelo estado, sendo eles: Sistema Informatizado Solução de Atendimento Pré-Hospitalar (SAPH), para regular pacientes de urgência e emergência e o Sistema Nacional de Regulação (SISREG), a plataforma oficial da Central de Regulação Hospitalar.

Estruturação das operações

Dentro do Comando Operacional Conjunto, sob a coordenação do Coronel Mattei, do CBMRS, Suelen e Rogério recordam que organizavam os casos que demandavam transporte aeromédico. Além disso, estruturavam rotas terrestres e pontos de resgate, mapeando todo o Rio Grande do Sul para identificar locais adequados de pouso de helicópteros.

Em muitas missões, contaram com a parceria da FAB, que, segundo eles, “desempenhou papel crucial nos transportes e resgates, como foi o caso de evacuação de hospitais sem acesso terrestre, transporte de pacientes para hemodiálise, atendimento a gestantes em risco e transferência de pacientes de baixa para alta complexidade.”

Fluxo de solicitações

As demandas chegavam por meio do SAMU ou pelo SISREG e, após análise, eram repassadas ao Coronel Mattei que articulava diretamente com o Capitão Ayres, ponto focal da FAB, para definir aeronaves e rotas. Essa comunicação era imediata e constante, garantindo agilidade nas decisões.

“A FAB foi decisiva em diversas missões, oferecendo aeronaves mais robustas e capazes de realizar voos noturnos, ampliando a capacidade de resposta e permitindo que cada caso fosse atendido com a aeronave mais adequada,” relatam os Diretores do Departamento Estadual de Regulação.

O SAMU participava das missões, conduzindo o paciente até o ponto de pouso da aeronave para embarque. Da mesma forma, uma equipe do SAMU no destino também precisava estar preparada para receber e transportar o paciente até o hospital. O voo era acompanhado minuto a minuto, de modo a garantir que nada fugisse ao planejamento.

Para Suelen e Rogério, devido à integração entre o Departamento de Regulação, as Forças de Segurança e a FAB, baseada na disciplina e organização militares, as missões

7 A senhora Suelen Arduin possui experiência em cargos de gestão na saúde estadual, é a atual Diretora do Departamento de Regulação do estado.

8 O senhor Rogério Schneider é médico cirurgião, com ênfase em cirurgia do trauma, é o atual Diretor-Adjunto do Departamento de Regulação do estado.

9 A regulação tem como função destinar o paciente para um leito em um hospital que possa recebê-lo e que possua a especialidade certa para o tratamento da sua enfermidade. O SAMU também faz parte do Departamento de Regulação.

obtiveram pleno êxito, considerando que os pacientes foram transportados com rapidez e segurança, os hospitais foram evacuados em situações críticas e resgates complexos foram realizados com sucesso. A Sra. Suelen relata que foram organizadas 132 missões de transporte pelo Departamento de Regulação, sem intercorrências.

Ao final, o Dr. Roberto Schneider, que atuou por sete anos como cirurgião no HACO, destacou o privilégio de ter acompanhado a dedicação da FAB desde a triagem até a execução, a qual considerou fundamental.

*

OS PRINCIPAIS PARCEIROS NO ATENDIMENTO DAS DEMANDAS

Ao se tratar de instituições parceiras, destaca-se que a Operação Taquari II exigiu uma ampliação significativa da integração com as forças de segurança pública e com órgãos civis. Nesse contexto, sobressaíram o Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Sul (CBMRS), a Brigada Militar do Rio Grande do Sul e a Força Nacional do Sistema Único de Saúde (FN-SUS), cujas atuações foram determinantes para o sucesso das ações da FAB em diversas missões. A colaboração com o CBMRS, construída ao longo de anos de atuação conjunta, consolidou-se ainda mais durante a Operação, promovendo intercâmbio de conhecimentos entre a aviação dos Bombeiros e a Base Aérea de Canoas, o que resultou em ganhos operacionais imediatos no ambiente de crise.

De forma semelhante, a Brigada Militar desempenhou papel fundamental na coordenação de ações em solo, garantindo segurança, apoio logístico e integração com as operações aéreas. Já a Força Nacional do SUS contribuiu com sua reconhecida expertise em apoio à saúde em situações de calamidade, oferecendo estrutura e suporte essenciais para o atendimento à população afetada. A presença dessas instituições ampliou a capacidade de resposta do Estado, permitindo que as ações aéreas fossem realizadas com maior efetividade e segurança.

Os relatos a seguir são o testemunho da sinergia entre as instituições parceiras e a FAB na realização dos objetivos da Operação Taquari II.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO RIO GRANDE DO SUL

Coronel Bombeiro Militar RS Ricardo Mattei Santos¹⁰

À época da Operação Taquari II, o Coronel CBMRS Mattei estava à frente do Primeiro Comando Regional de Porto Alegre e, por determinação do seu Comando, bem como por ser piloto da aviação da instituição, assumiu a função de coordenador das operações de busca, salvamento e resgate com aeronaves em ações integradas no Comando Operacional Conjunto, quando o Rio Grande do Sul recebeu apoio das 26 unidades federativas do Brasil, com a participação de bombeiros militares de todo o país.

A aviação do CBMRS iniciou em julho de 2023, três meses antes da Operação Taquari I, evento que atingiu principalmente o Vale do Taquari e o Coronel Mattei relembra da ocasião:

Naquele momento éramos iniciantes na aviação. Com apoio da Força Aérea Brasileira, instalamos nosso Esquadrão de Operações Aéreas no hangar do 5º ETA na BACO, uma parceria que trouxe grande aprendizado e legado. Em setembro de 2023, a Operação Taquari I foi nosso batismo de fogo, quando a

10 Coronel BMRS Mattei é o atual Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar RS e piloto da aviação da instituição. Durante a Operação Taquari II foi Coordenador das Operações de Busca, Salvamento e Resgate com as aeronaves das ações integradas dos Corpos de Bombeiros Militares e centros integrados de operações que auxiliaram o Rio Grande do Sul.

Força Aérea teve papel fundamental, especialmente nos salvamentos noturnos de pessoas ilhadas. O V COMAR autorizou o deslocamento de aeronaves do Esquadrão Pantera para Lajeado onde operávamos inicialmente com apenas duas aeronaves. Com o tempo, recebemos reforços de Santa Catarina e Paraná, ampliando a frota e garantindo a salvaguarda de muitas vidas. Além dos salvamentos, houve apoio humanitário com transporte de alimentos, água e insumos médicos. Coordenei o movimento aéreo desta operação e chegamos a operar 11 aeronaves militares das Forças Armadas junto às das Forças de Segurança que nos apoiaram.

Para o Oficial, a Força Aérea Brasileira destacou-se nas remoções aeromédicas, fundamentais diante do colapso da malha rodoviária, tendo em vista que com o apoio da equipe médica da FAB, foram realizadas 132 remoções aeromédicas de alta complexidade, sendo utilizadas aeronaves H-60L *Black Hawk* da FAB, H-M1 Pantera do Exército, EC-135 da Polícia Militar de São Paulo, AW119 *Koala* do Corpo de Bombeiros Militar de Goiás e do Rio Grande do Sul, além de um Esquilo do Rio de Janeiro.

Na Operação Taquari I cerca de 208 pessoas foram salvas com aeronaves, enquanto na Operação Taquari II, em apenas um dia, mais de 500 pessoas foram resgatadas. Esses números evidenciam a magnitude do evento.

Segundo o Coronel Mattei, uma das remoções mais impactantes foi a de um recém-nascido de Rio Grande até Porto Alegre, utilizando aeronaves dos Bombeiros Militares de Rondônia e Goiás, pois a sobrevivência da criança simbolizou esperança e renovação, e, para ele, ocorrências com crianças têm valor especial, pois representam o futuro da nação. O Oficial encerra o testemunho valorizando a união dos envolvidos:

A Operação Taquari II simbolizou a palavra integração. Desde 2023, quando a FAB abriu suas portas para nossa aviação, essa parceria se consolidou. A tragédia mostrou nossa vulnerabilidade e necessidade de humildade, mas também reforçou que juntos, transformamos esforços individuais em uma resposta coletiva muito maior. Parabenizo a todos os envolvidos, pois a integração foi fundamental e, trabalhar sozinho pode gerar bons resultados, mas quando unimos forças, alcançamos respostas muito mais significativas.

Figura 103 – Helicóptero do CBMRS operando na BACO.



Fonte: Biasus, 2024.

*

BRIGADA MILITAR DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Tenente-Coronel PMRS Robson Emanuel Leite Camargo¹¹

O Tenente-Coronel PMRS Robson relata que a Brigada Militar já havia atuado em situações de inundações em junho de 2023 no município de Caraá, e em setembro e novembro de 2023 na região do Vale do Taquari, de modo que essas experiências reforçaram a preocupação com novos episódios de chuvas intensas na região.

No dia 29 de abril de 2024, com o início das chuvas, a Brigada Militar começou a se organizar e, no dia seguinte chegaram os primeiros chamados de resgate para o Vale do Taquari e Rio Pardinho, próximos a Rio Pardo, e Santa Cruz do Sul onde o acesso aéreo foi prejudicado devido às condições meteorológicas.

No dia 1º de maio, apesar das condições adversas, uma aeronave da Brigada Militar conseguiu chegar à região e realizar os primeiros salvamentos, com a coordenação envolvendo o Corpo de Bombeiros Militares, a Brigada Militar local e a Defesa Civil. Inicialmente havia cerca de 80 pedidos de resgate aéreo. Ao final do dia esse número dobrou e no dia seguinte já eram mais de 200 pedidos.

Para atender esta demanda de resgates, a partir de 1º de maio, aeronaves de São Paulo, Santa Catarina e Paraná foram mobilizadas e, no dia posterior chegaram reforços aéreos do CBMRS e da Polícia Militar do Paraná, cuja atuação foi fundamental.

Além do que, nesse cenário, o Oficial relembra a restrição de combustível em razão da obstrução das estradas e o apoio prestado pela FAB:

Na sexta-feira, 3 de maio, à tarde, o combustível começou a ficar reduzido e passamos a nos preocupar. Nesse momento, conseguimos, por meio do Comando Conjunto, que um helicóptero da Força Aérea Brasileira, oriundo de Santa Maria, transportasse um *bag* com aproximadamente trezentos litros de combustível, não era uma grande quantidade, mas foi essencial naquele contexto.

Até o dia 4 de maio, o teto baixo e as chuvas recorrentes dificultaram os voos, obrigando as aeronaves a operar em baixas altitudes, entre 200 e 300 pés. Nessa conjuntura, o Parque do Imigrante em Lajeado tornou-se um ponto de referência, onde familiares aguardavam ansiosamente a chegada dos helicópteros com resgatados. Para agilizar a resposta que a ocasião exigia, os pedidos de resgate eram georreferenciados e organizados em “manchas de calor” no mapa, o que permitia direcionar as aeronaves para as áreas mais críticas e otimizar o atendimento às populações em maior risco.

Ainda nesse momento, no dia 4 de maio, quando as inundações atingiram Canoas, cerca de 16 helicópteros começaram a atuar simultaneamente no bairro Mathias Velho, onde cerca de 5 mil pessoas aguardavam socorro sobre os telhados. A partir de então, diversas corporações estaduais e federais passaram a oferecer apoio, elevando o número de aeronaves para aproximadamente 100, entre forças públicas e voluntários civis. A Brigada Militar e demais corporações oriundas de outros estados realizaram policiamento e operações de segurança para evitar saques e distúrbios, enquanto as Forças Armadas atuaram em conjunto enviando aeronaves e barcos para reforçar as ações. Ademais, a Secretaria Estadual de Segurança coordenou o trabalho integrado entre Brigada Militar, Bombeiros Militares, Instituto Geral de Perícias, Departamento Estadual de Trânsito e demais órgãos estaduais, garantindo maior eficiência nas operações.

Durante as inundações, foram realizados 477 resgates aéreos pelas aeronaves da Brigada Militar e mais de 2 mil pelas forças de segurança pública, frisa o Tenente-

11 O Tenente-Coronel PMRS Robson é o Comandante do Batalhão de Aviação da Brigada Militar e piloto de asas rotativas e fixas. Atua nas áreas de salvamento e resgate, policiamento, combate a incêndio e transporte de autoridade, tendo sido promovido ao posto de Coronel após a Operação Taquari II.

Coronel Robson, destacando que essa mobilização demonstrou que a integração entre agentes estaduais, federais e civis é essencial para enfrentar catástrofes dessa magnitude e sintetiza esse entendimento em uma frase: “A pessoa que quer ser salva não quer saber se o helicóptero é verde, azul ou vermelho, ela quer ser salva.”

O aprendizado evidenciado pela importância da cooperação interinstitucional, da logística eficiente e da solidariedade em momentos de crise fortalece a capacidade de resposta a futuras emergências em qualquer região do país.

*

A FORÇA NACIONAL DO SUS E A FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Médico Leonardo Gomes Menezes¹²

A Força Nacional do SUS encontrou na Força Aérea Brasileira uma parceira fundamental durante a Operação Taquari II conforme relato do Dr. Leonardo.

No dia 5 de maio de 2026, a equipe composta por dezesseis binômios¹³, formados por médicos, enfermeiros e operadores de suporte médico, todos voluntários, apresentou-se ao Capitão Médico Ayres no hangar do 5º ETA, na Base Aérea de Canoas. O deslocamento do grupo, liderado pelo médico Leonardo Gomes, partiu do Distrito Federal em um KC-30 da FAB, assegurando a prontidão imediata para tripular aeronaves com equipes especializadas e mantendo uma atuação aeromédica no Rio Grande do Sul durante 45 dias.

Em conjunto, a Força Nacional do SUS e o coordenador da FAB estruturaram UTIs aéreas completas com suporte avançado de vida, utilizando equipamentos modernos como incubadoras, respiradores mecânicos, monitores cardíacos e mochilas de resgate.

Para o médico, a FAB desempenhou papel essencial na logística de distribuição de pessoal e equipamentos, atendendo às demandas de transporte de enfermos definidas pelo Comando Operacional Conjunto. Ele relembra que a operação contou com apoio de asas rotativas e equipamentos do Exército Brasileiro, do CBMRS e das demais equipes de busca e salvamento presentes na BACO.

Um dos primeiros pedidos que a FN-SUS atendeu foi o apoio de reposição de insumos e equipamentos utilizados pelas aeronaves e Leonardo descreve a ocasião:

Fizemos uma interface com o Grupo Hospitalar Conceição, em Porto Alegre, e conseguimos insumos para apoiar as aeronaves. Criamos um fluxo com a equipe da FAB para fornecer garrafas de oxigênio e material descartável, luvas e equipamentos de curativo, imobilização e medicações. Devido à devastação havia um déficit de equipamentos, então montamos UTIs aéreas para a remoção de enfermos com equipamento de suporte avançado de vida fornecidas pela FN-SUS, que os disponibilizou para a Força Aérea para organizar esses atendimentos.

A integração entre a Força Nacional do SUS, a FAB e os Corpos de Bombeiros Militares no Comando Operacional Conjunto, demonstrada nos planejamentos diários, foi fundamental para a segurança, a rapidez e a eficácia das ações. Tal êxito se refletiu em operações marcantes para Leonardo Gomes, como a maior EVAM realizada, que envolveu a remoção de crianças em Rio Grande, além da recuperação dos aparelhos de hemodiálise e das medicações do HPS de Canoas, que havia sido tomado pela água. Essa missão contou com o apoio do Esquadrão Para-Sar¹⁴, da FAB, que utilizou botes infláveis para retirar os equipamentos do hospital inundado.

12 O senhor Leonardo Gomes é médico especializado em medicina aeroespacial e operador de suporte aéreo. Durante a Operação Taquari II, era coordenador do resgate aéreo da FN-SUS.

13 A dupla médico e enfermeiro é frequentemente chamada de “binômio” na área da saúde porque representa a união de duas funções distintas, mas complementares e interdependentes.

14 O PARA-SAR ou Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS) é uma tropa de elite da FAB especializada em busca e resgate e operações especiais.

O médico destaca o diferencial de destruição encontrado no Rio Grande do Sul: “Foi a minha décima primeira tragédia e nada foi semelhante ao que encontramos. Havia, simultaneamente, inundações, chuvas intensas, alagamentos, deslizamentos de encostas na região serrana, além de falta de acesso em diversas áreas e frio intenso.”

Gratidão e reconhecimento

E, finalizando o seu relato, o Dr. Leonardo Gomes expressa a sua gratidão e reconhecimento:

Reitero o reconhecimento à Força Aérea Brasileira, nossa parceira de primeira ordem. Em momentos de calamidade, a união de forças mostra que é possível realizar muito. Apesar das perdas humanas e destruição, a Operação deixou claro que juntos conseguimos enfrentar grandes desafios. Em conjunto com a Força Nacional do SUS, a resposta foi adequada e contou com a mobilização de profissionais de 12 estados diferentes, além do emprego de diversos meios. O povo gaúcho demonstrou disciplina ao evacuar áreas de risco sem resistência, diferentemente de outras regiões do país. Lembro que Canoas chegou a ter mais de oito mil pessoas em abrigos, evidenciando a solidariedade e a capacidade de salvar vidas.

★

Dessa forma, evidencia-se a importância das ações do Comando Operacional Conjunto Taquari II, cuja estrutura incorporou um Estado-Maior híbrido, permitindo a integração com instituições de diferentes culturas organizacionais, mas nem por isso com objetivos diferentes.

Ao finalizar este capítulo é importante relembrar o lema do Comando Operacional Conjunto: “ninguém pode ficar sem água, comida, abrigo ou remédio! E não haverá protagonistas”, sendo que a icônica imagem da Operação Taquari II (figura 104) representa a essência da Operação e um exemplo de união para o Brasil.

Figura 104 – Imagem de divulgação com todos os agentes envolvidos na Operação Taquari II.



Fonte: CMS, 2024.

O próximo capítulo permitirá conhecer o trabalho da Força Aérea Componente, o braço aéreo do esforço em prol do Rio Grande do Sul, o poder aéreo a serviço da vida.

CAPÍTULO 5

FORÇA AÉREA COMPONENTE TAQUARI II O PODER AÉREO A SERVIÇO DA VIDA

Dando continuidade ao panorama apresentado no capítulo anterior, que descreveu o Comando Operacional Conjunto, sua estrutura e as principais funções voltadas ao apoio aéreo, esta parte volta-se à atuação da Força Aérea Componente (FAC) na coordenação dos meios aéreos empregados na Operação Taquari II.

Em um cenário marcado pela devastação das inundações de 2024 no Rio Grande do Sul, a Força Aérea Brasileira assumiu papel central na organização e execução das missões aéreas, assegurando resposta ágil e integrada. A complexidade das operações exigiu estreita cooperação com as demais Forças, órgãos de segurança pública, agências governamentais e entidades civis, em um esforço conjunto orientado pela urgência humanitária, pois cada voo representava não apenas uma missão, mas um elo de solidariedade com a população atingida. Nesse contexto, a FAC consolidou-se como elemento essencial na condução eficiente dos meios aéreos, traduzindo planejamento em ação concreta.

A missão da FAC TAQUARI II

A FAC foi instalada no Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE), em Brasília-DF, onde teve papel central na condução das ações aéreas da Operação Taquari II. Além da estrutura na capital federal, foi enviada uma Equipe de Operações Aéreas (EOA), que operou junto ao Comando Operacional Conjunto (COPCj) Taquari II em Porto Alegre.

Responsável por planejar, programar, executar e supervisionar todos os meios empregados no âmbito aeroespacial, a FAC atuou integrada ao COPCj Taquari II, ativado pelo Ministério da Defesa, em estreita coordenação com os órgãos de Proteção e Defesa Civil nas esferas municipal, estadual e federal.

À frente dessa estrutura esteve o Brigadeiro do Ar Alessandro Cramer, que destaca ter sido a sua missão o ponto de partida da atuação da FAC:

Empregar os meios Aeroespaciais e de Força Aérea, por intermédio do Comando Operacional Conjunto ativado, e em coordenação com os órgãos de Proteção e Defesa Civil nas instâncias municipal, estadual e federal, a fim de contribuir com a mitigação dos efeitos de eventos climáticos de grande intensidade, nos municípios da Região Sul. A FAC era responsável por toda a atividade aérea e as ações terrestres da Infantaria da FAB na área de Operações.

Assim, o Estado Final Desejado Tático era a mitigação dos efeitos de eventos climáticos de grande intensidade nos municípios da Região Sul, por meio das seguintes ações (Brasil, 2025):

- a) Transporte de agentes públicos, médicos e pessoal de apoio às áreas afetadas;
- b) Resgate de desabrigados em emergência;
- c) Transporte de enfermos que necessitassem do modal aéreo; e
- d) Atendimento de demandas logísticas que necessitassem de apoio aéreo.

Uma estrutura ampliada e inédita em operação real

Embora a ativação de uma Força Aérea Componente ocorra automaticamente em operações conduzidas sob a estrutura de um Comando Operacional Conjunto, a Operação Taquari II destacou-se pelo porte da estrutura empregada, visto que, desde a criação do COMAE em 2017, foi a primeira vez que uma FAC com tal dimensão operou em uma situação real dessa magnitude. À época, além da FAC TAQUARI II, encontrava-se ativada também a FAC CATRIMANI 2¹, demonstrando a capacidade da Força Aérea de atuar simultaneamente em diferentes frentes.

A FAC TAQUARI II estruturou-se como um Estado-Maior convencional, abrangendo as áreas de Pessoal, Inteligência, Operações, Logística e Mobilização, Planejamento, Comando e Controle, Comunicação Social, Assuntos Cíveis e Administração Financeira, de forma similar ao descrito no capítulo anterior, que versa sobre o COPCj.

A concepção dessa centralização remonta à experiência adquirida nos grandes eventos realizados no Brasil, como a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, quando se verificou que a concentração dos meios aéreos sob uma única estrutura proporcionava maior eficiência do que a criação de múltiplas FAC em diferentes localidades.

Planejamento, execução e controle: o ciclo operacional

O funcionamento da estrutura seguiu um ciclo contínuo e rigorosamente planejado, no qual as demandas de missões aéreas recebidas do Comando Operacional Conjunto eram convertidas no Plano Diário de Operações Aéreas (PDIOA) para o estabelecimento da escala de voo e alocação dos meios. Durante a execução das ações da Força Aérea, a FAC mantinha acompanhamento em tempo real, pronta para replanejar diante de qualquer intercorrência, como a indisponibilidade de uma aeronave ou uma condição meteorológica impeditiva.

Ao término de cada missão, relatórios eram consolidados, permitindo verificar o cumprimento total ou parcial das tarefas e registrar dados estatísticos, como horas voadas, consumo de combustível, número de pessoas resgatadas e volume de carga transportado, os quais retroalimentavam o planejamento subsequente, em um ciclo contínuo e balizado pelo Manual de Planejamento e Condução de Operações Aéreas (MPCOA).

1 FAC CATRIMANI 2 trata-se da participação da Força Aérea Brasileira na grande operação interforças de combate ao garimpo ilegal na Terra Indígena Yanomami, na região Norte. Iniciada em abril de 2024, mantém-se em atividade em abril de 2026.

Figura 105 – Instalações do COMAE em Brasília.



Fonte: FAB, 2024.

Coordenação das operações aéreas e integração interagências

No âmbito do Comando Operacional Conjunto, a Equipe de Operações Aéreas (EOA), o braço da FAC na Região Sul, foi responsável pela coordenação dos voos dos helicópteros das Forças Armadas, das Polícias e dos Corpos de Bombeiros de diversos estados.

Coube à EOA a divisão das áreas de atuação para assegurar ampla cobertura e evitar conflitos de tráfego aéreo, mediante o estabelecimento do Plano de Controle do Espaço Aéreo (PCEA), elaborado pela FAC com apoio do DECEA, que detalha procedimentos para aeronaves adjudicadas e demais agências, inclusive drones.

Os desafios, contudo, foram significativos, uma vez que a meteorologia adversa dificultou missões de resgate e impôs constantes replanejamentos logísticos, somando-se à complexidade de coordenar ações com múltiplos atores e agências civis fora da rotina operacional militar. Por tratar-se de uma missão de defesa civil, essa dinâmica exigiu a flexibilização de procedimentos e o ajuste de ritmos para atender a demandas em ciclos distintos daqueles tradicionalmente treinados, resultando em um acelerado processo de aprendizado e adaptação institucional diante de um cenário não estritamente militar.

Um dos exemplos que podem ser apresentados é que as operações de resgate com helicópteros não permitiam um planejamento prévio com muita antecipação antes de cada saída. Dessa forma, optou-se por dispor as aeronaves cumprindo uma Ordem de Alerta (OALE), prática que se mostrou a mais adequada para a dinâmica das operações SAR em situações de desastres (Brasil, 2025). Tal ordem, comum em missões de Defesa Aérea, contribuiu nas missões SAR, com as equipagens decolando imediatamente para o cumprimento dos resgates assim que eram acionadas pela Seção de Apoio Aéreo do COpCj.

O Comandante da FAC considerou a estreita coordenação entre a FAC com o COpCj TAQUARI II como elemento essencial para a eficiência do processo de condução das operações aéreas.

Inovações tecnológicas utilizadas na Operação Taquari II

No contexto das operações conduzidas a partir da Base Aérea de Santa Maria, a FAC destacou inovações tecnológicas e táticas que ampliaram significativamente a capacidade de resposta da Força Aérea Brasileira. Conforme relatado pelo Brigadeiro do Ar Cramer, a integração entre diferentes meios aéreos e sistemas de vigilância permitiu a execução de missões com elevado grau de precisão e efetividade mesmo em condições adversas e no período noturno. A atuação coordenada entre aeronaves tripuladas e remotamente pilotadas evidenciou não apenas a evolução dos recursos empregados, mas também a adaptabilidade das tripulações diante de um cenário de crise humanitária.

“Durante as inundações, podemos destacar uma missão de vigilância executada pelo RQ-900 Hermes, no período noturno, cujo sistema eletro-óptico conseguiu localizar várias pessoas ilhadas”, frisou o Oficial-General.

A partir dessa detecção, estabeleceu-se coordenação direta com um helicóptero H-60L e o sistema de aeronave remotamente pilotada sinalizou, por meio de um laser inofensivo e invisível a olho nu, a posição exata das vítimas aos pilotos equipados com óculos de visão noturna, possibilitando o resgate seguro de todos os ilhados.

A ação, conduzida com precisão e rapidez, traduziu-se em alívio imediato para as vítimas e reforçou a confiança nas capacidades operacionais empregadas, conforme veremos abaixo a partir dos relatos das tripulações envolvidas.

TESTEMUNHO: UM FEIXE DE LUZ NA ESCURIDÃO

Tenente-Coronel Aviador Vinícius Marques da Rosa²

Primeiro-Tenente Aviador Rafael Soares Gomes³

Segundo-Sargento BFT Edgar de Moraes Soares⁴

A utilização da Aeronave Remotamente Pilotada em apoio à Operação Taquari II ocorreu a partir da participação do Tenente-Coronel Aviador Vinícius Marques, Comandante do 1º/12º GAV Esquadrão Hórus, no Gabinete de Crise da BASM, onde, ao observar a elevada demanda por meios aéreos e as limitações impostas pelas condições meteorológicas e logísticas, identificou a possibilidade de empregar o SARP como ferramenta complementar.

Entre as principais tarefas delineadas estavam a identificação de pessoas isoladas, o reconhecimento de vias de acesso comprometidas e a avaliação de estruturas críticas, como barragens, reservatórios e pontes. O Comandante relembra: “Sob a coordenação da Defesa Civil, priorizou-se o uso do RQ-900 para o monitoramento de infraestruturas críticas, como barragens e vias de acesso, permitindo antecipar riscos de colapso e isolamento. Essa estratégia viabilizou a mobilização eficiente das equipes de terra durante a calamidade.”

A autorização para o emprego do SARP ocorreu por meio da coordenação entre o Comando da BASM, o Comando Operacional Conjunto e a Força Aérea Componente.

A decolagem foi realizada às 22h, no dia 5 de maio de 2024, sendo a tripulação composta pelo Primeiro-Tenente Aviador Rafael e o Segundo-Sargento BFT Edgar. O

2 O Tenente-Coronel Aviador Vinícius Marques era Comandante do 1º/12º GAV, o Esquadrão Hórus, durante a Operação Taquari II. O Esquadrão está sediado na BASM e opera o SARP RQ-900.

3 O Primeiro-Tenente Aviador Rafael é piloto da aviação de patrulha e opera, remotamente, o SARP RQ-900.

4 O Segundo-Sargento Especialista em fotointeligência Edgar atua no esquadrão de reconhecimento tático 1º/10º GAV e participa do 1º/12º GAV como tripulante externo, atuando como Operador de Equipamentos Especiais.

Tenente recorda a emoção da ocasião: “Nesse dia específico havia uma empolgação no Esquadrão, pois era a primeira vez que participávamos de uma missão dessa magnitude voltada para um desastre natural e apoio à busca e salvamento. Senti que todos estavam ansiosos para ajudar.”

A dinâmica da missão consistia em receber coordenadas, via *WhatsApp*, coletadas pela BASM e pelo Centro Integrado de Operações de Segurança Pública (CIOSP), de pessoas ilhadas e de estruturas que poderiam conter danos estruturais, como pontes e rodovias destruídas. O Tenente Aviador Rafael atuava na pilotagem interna e planejamento, enquanto o Sargento BFT Edgar operava os sensores de imagem e infravermelho.

Para haver um melhor aproveitamento durante os voos, a equipe realizava varreduras detalhadas, comparando imagens em tempo real com o *Google Earth*. Os militares recordam que um diferencial tático dessa missão foi o abandono do modo furtivo, já que a aeronave voou em baixa altitude e com luzes acesas para ser identificada pelas vítimas no solo, nas palavras do Oficial:

“Isso foi amplamente noticiado pelo rádio e pela televisão, pois o objetivo era sinalizar nossa presença para que as pessoas, ao ouvirem o barulho da aeronave ou nos avistarem, saíssem de suas casas e acenassem caso precisassem de auxílio para evacuação ou necessidade urgente.”

O momento mais crítico ocorreu quando foram localizadas 37 pessoas ilhadas em uma escola municipal e perceberam que o helicóptero H-60L *Black Hawk* estava buscando em outro local, a cerca de cinco quilômetros de distância. Como não havia comunicação direta com a equipe de resgate, os operadores do RQ-900 utilizaram um designador laser, visível para os pilotos do helicóptero através de óculos de visão noturna, para guiar a aeronave de resgate até o ponto exato. O Sargento Edgar relata a situação:

“O *Black Hawk* estava em um ponto mais baixo, então tivemos a ideia de usar o apontador laser para indicar a posição. Posicionei o feixe laser à frente do helicóptero, recebi a confirmação de que o sinal estava visível e a equipe deslocou-se até o local onde estavam as vítimas.”

A figura 106 registra o momento quando o helicóptero pousa para resgatar as pessoas, sendo visualizado pelo sensor infravermelho do RQ-900.

Figura 106 – H-60L Black Hawk resgatando pessoas com o auxílio do RQ-900.



Fonte: BASM, 2024.

Além do mais, o Sargento destacou o forte apelo emocional da missão, já que seus familiares haviam sofrido perdas nas inundações, o que o motivou a atuar como voluntário e finaliza com um comentário emocionante:

“Hoje eu não vejo os integrantes do meu esquadrão somente como amigos. Eu os vejo como parte da minha família e que, inclusive, ajudaram na reconstrução da vida da minha família.”

Outro marco que precisa ser registrado é que a missão estabeleceu um recorde de 25 horas e 30 minutos de permanência no ar em uma única decolagem do Esquadrão Hórus.

*

Outra iniciativa destacada pelo Comandante da FAC refere-se ao emprego das aeronaves de caça A-1M em missões de reconhecimento de infraestruturas críticas, como barragens e pontes, com o objetivo de suprir o Comando Operacional Conjunto com informações necessárias ao planejamento das ações de contingência e os resultados desta missão foram repassados ao COPCj em menos de duas horas após o pouso.

Tradicionalmente associadas a atividades de BDA (*battle damage assessment* – avaliação de danos de batalha), desta vez as aeronaves foram utilizadas para a coleta de dados para suporte à decisão para a condução das operações, conforme veremos o relato das equipagens que executaram a missão:

TESTEMUNHO: DA PÁTRIA, OS OLHOS. NA GUERRA E NA PAZ, POKER!

Capitão Aviador Igor Sanches Salustiano Spinelli⁵

Segundo-Sargento BFT Bruno Jacobs⁶

O 1º/10º GAV, Esquadrão *Poker*, aproveitou uma breve janela meteorológica para decolar da BASM no dia 9 de maio de 2024 em uma missão crítica de sensoriamento no Rio Grande do Sul. Devido às condições de tempo severamente degradadas, o voo, de aproximadamente uma hora e meia, foi a única oportunidade operacional em meio às inundações. A missão, originada por uma Ordem Fragmentária (OFRAG) emitida pelo COMAE às 15h38min, tinha como objetivo principal identificar danos estruturais em 17 alvos, entre barragens e pontes, para subsidiar ações de manutenção e prevenção de desastres.

Para garantir que as imagens fossem capturadas ainda sob luz solar, a equipe precisou reduzir drasticamente o tempo de resposta, enquanto o padrão para decolagem é de três horas após a ordem, o esquadrão mobilizou-se para decolar em apenas 1h20min, ou seja às 17h, o que forçou a redução do planejamento de 1h30min para apenas 30 minutos, impossibilitando o uso do modo automático do sensor *Reccelite*.

Devido à impossibilidade de utilizar o planejamento automático, a equipe optou pela execução manual de todos os alvos, com o processo iniciando pela extração e conferência das coordenadas contidas na OFRAG, validadas em sistemas como o *Google Earth* para garantir a precisão da localização.

Conforme o Capitão Aviador Spinelli, o principal desafio técnico no modo manual, especialmente em barragens e pontes, é determinar o setor correto de aproximação da aeronave, pois como o sensor captura imagens oblíquas (na diagonal), o piloto deve posicionar o avião de forma estratégica para obter a visão adequada da estrutura. No caso

5 O Capitão Aviador Spinelli é piloto da aviação de caça e durante a Operação Taquari II era piloto operacional do 1º/10º GAV, Esquadrão *Poker*, cujo lema é “Da pátria, os olhos. Na guerra e na paz, *Poker*!”.

6 O Segundo-Sargento Especialista em Fotointeligência Jacobs é Técnico em Informações de Reconhecimento, além de Instrutor e Analista de Imagens (AI) no 1º/10º GAV.

das barragens, a regra é sobrevoar pelo lado da parte inferior, garantindo que a foto registre toda a extensão da face da barragem, evitando que a visão seja obstruída ou limitada apenas à água da parte superior.

A operação foi dividida entre duas aeronaves A-1M, com o Capitão Spinelli cobrindo o setor Leste, enquanto o Capitão Aviador Munaretto foi responsável pelo setor Oeste. O militar relembra o momento:

Embora estejamos acostumados a lidar com volumes maiores de alvos, a principal dificuldade desta missão foi a grande dispersão geográfica pelo estado. Como nossa base fica em Santa Maria, no centro do estado, tínhamos metade dos objetivos no setor Oeste, na fronteira com a Argentina e a outra metade na região de Porto Alegre e da Serra, setor Leste e, para otimizar o tempo, decidimos dividir a missão: cada um decolou para um setor diferente.

Dos 17 alvos previstos, 15 foram sensorizados com sucesso, sendo os outros dois alvos abortados por inconsistência de uma das coordenadas e limitações de autonomia da aeronave causadas por desvios meteorológicos no último alvo na região da fronteira.

Em solo, o Segundo-Sargento Jacobs e a equipe de Técnicos de Informações de Reconhecimento (TIR) montaram uma “sala de guerra” para processar os dados com celeridade recorde. O primeiro Relatório de Missão de Reconhecimento (REMIR) foi emitido apenas 19 minutos após o pouso, totalizando 30 minutos desde a chegada da aeronave até o envio ao controlador. O Capitão relata a celeridade e o êxito da missão:

Considerando que meu pouso ocorreu às 18h20min e o envio do primeiro relatório foi feito apenas meia hora depois, às 18h50min, tecnicamente o trabalho de inteligência foi concluído no exato momento em que eu estaria decolando em uma situação normal. Não tenho registro de uma missão de voo e análise que tenha sido realizada de forma mais célere do que esta.

A análise das imagens revelou danos estruturais relevantes, como rachaduras e desprendimentos, em duas barragens específicas, permitindo o alerta precoce às autoridades competentes. Para os militares, a missão foi considerada um êxito logístico e técnico, viabilizada pela sinergia total do Esquadrão frente à urgência do cenário de calamidade, conforme atesta o Sargento Jacobs:

Assim que os dados da primeira aeronave foram baixados, iniciamos a elaboração dos relatórios nas quatro estações de solo. Atuei como Analista de Imagens em dois alvos e revisei outros, participando da mobilização geral de todos os analistas para garantir a correção técnica e a agilidade na entrega dos documentos.

Ao final, o Capitão Spinelli esclarece que a atuação do Esquadrão se restringe à análise técnica e visual das estruturas e suas adjacências, não cabendo aos militares a recomendação direta de evacuação de comunidades. O fluxo de trabalho consiste em realizar o sensoriamento, captar a melhor imagem possível e entregar o relatório detalhado ao órgão solicitante, geralmente a Defesa Civil, via COMAE, que então submete os dados a especialistas e engenheiros para que estes determinem a gravidade da situação e decidam as medidas operacionais necessárias.

Ademais, o Oficial demonstra o seu reconhecimento aos esforços dos pilotos de asas rotativas durante a Operação Taquari II:

Os principais atores dessa Operação foram os pilotos de helicóptero e os resgatistas. Eu recorde de uma aeronave decolando, praticamente com zero visibilidade. Fiquei surpreso e emocionado com a garra dos pilotos, pois não paravam, um helicóptero pousava e outro decolava, operando 24h, decolando noturno, independente da meteorologia, sempre dentro dos padrões de segurança.

Figuras 107 e 108 – Barragem e ponte sensoriadas pelo 1º/10º GAV durante a Operação Taquari II.



Fonte: BASM, 2024.

*

Outras missões que trouxeram muito destaque para as tripulações da FAB pela habilidade exigida foi a utilização de helicópteros para restabelecer a infraestrutura avariada.

As asas rotativas da FAB realizaram complexas missões de transporte, por meio de carga externa, de equipamentos como geradores de energia elétrica e bombas de escoamento. Em uma delas, o Esquadrão Pantera transferiu, com uma aeronave H-60L *Black Hawk*, um gerador e ajudou a restabelecer o fornecimento de água no município de Cachoeira do Sul, que tinha bairros com três dias sem abastecimento. O nível da água da inundação cobriu a subestação elétrica que fornece energia para as bombas de retirada, tratamento e abastecimento da cidade. Assim, o gerador utilizado na captação de água foi igualmente atingido e danificado, sendo que a instalação do novo equipamento demandava a prévia remoção da unidade inoperante. Dado o cenário de alagamento na região, o restabelecimento do sistema de abastecimento de água tornou-se viável apenas por meio de uma operação conjunta com a empresa de saneamento, como podemos observar no relato do Primeiro-Tenente Aviador Thiago.

TESTEMUNHO: ENERGIA ELÉTRICA PARA UMA CIDADE

Primeiro-Tenente Aviador Thiago Henrique Pereira da Silva⁷

O Primeiro-Tenente Aviador Thiago recorda que o desafio técnico era extremo, envolvendo a movimentação de um gerador de aproximadamente três toneladas com

⁷ Primeiro-Tenente Aviador Thiago é piloto do 5º/8º GAV, sendo instrutor do helicóptero H-60L *Black Hawk* e do C-98 Caravan da BASM. Além de piloto de Busca e Salvamento, participa da escala de serviço no Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (SALVAERO) Curitiba, coordenando missões SAR.

uma margem de erro de apenas um metro e a necessidade de operar com um cabo de 30 a 40 metros de comprimento, conforme recorda o Oficial: “Quando começamos a analisar as dimensões para posicionar a carga no local, percebi que havia uma margem de aproximadamente um metro, o que exigia precisão no deslocamento para evitar colisões e permitir a passagem pelo vão aberto.”

Para mitigar os riscos, os militares realizaram um planejamento rigoroso, calculando minuciosamente o peso e reduzindo a carga de combustível para garantir maior reserva de potência do helicóptero. Diferente do procedimento padrão para cargas externas, que utiliza dois operadores, esta missão exigiu três: um militar SAR que se posicionou sobre a cobertura da edificação para coordenar a estabilização da carga durante a manobra e dois operadores para vigiar a estabilidade lateral da estrutura e a cauda da aeronave.

A execução exigiu precisão absoluta para evitar que o rotor do helicóptero provocasse o colapso do telhado, por este motivo a grande extensão do cabo para a carga externa, 30 a 40 metros.

Após uma primeira tentativa frustrada, na qual o gerador apresentou instabilidade por conta do centro de gravidade, a equipe reajustou a amarração. O Aviador relembra:

O primeiro desafio foi a extração do gerador danificado. Ao iniciar o içamento, o equipamento apresentou instabilidade devido ao centro de gravidade deslocado, inclinando-se para a frente. O operador em solo solicitou o pouso da carga para o reajuste da amarração. Após os ajustes, realizei uma nova aproximação para a vertical da carga e reiniciei o içamento. No momento em que o gerador descolou do solo, um tripulante alertou: ‘Gerador fora do solo! Subir!’. Com manobra precisa, foi possível extrair a carga através da abertura no telhado, momento em que a equipe vibrou com o sucesso da operação.

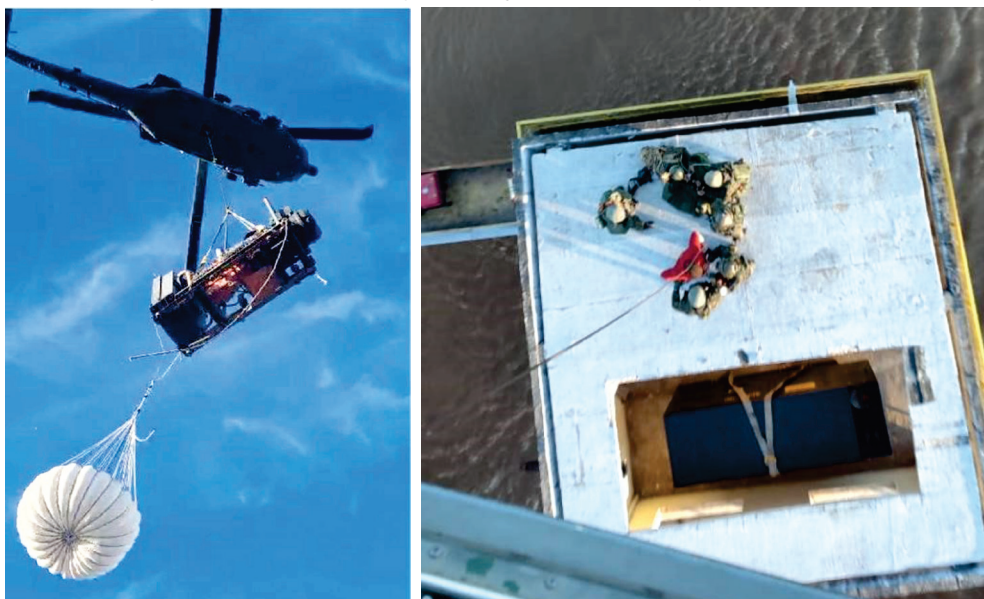
A manobra foi repetida, com a mesma precisão, para a instalação do novo gerador, nas palavras do Tenente:

A transposição da carga exigiu a execução de manobras de precisão com a aeronave em voo pairado. O processo envolveu ajustes sequenciais de altitude e guinada para a correção do posicionamento da carga externa. Uma vez alinhada com o vão da edificação, procedemos com a descida controlada, conforme planejamos.

A missão tornou-se notória pelo alto grau de complexidade e pelos riscos envolvidos tanto para a equipe de solo quanto para a aeronave.

O 3º/8º GAV, Esquadrão Puma, também realizou missões de transporte de carga externa com o helicóptero H-36 Caracal. Em apenas uma manhã, por exemplo, foram transportadas duas bombas d’água e dois geradores da Base Aérea de Canoas até a Estação de Tratamento Rio Branco, em Canoas.

Figuras 109 e 110 – Transporte do gerador realizado pelo 5º/8º GAV.



Fonte: BASM, 2024.

Números que expressam o esforço empregado

A Força Aérea Brasileira empregou sete aeronaves de asas rotativas entre os modelos H-60L *Black Hawk* e H-36 Caracal, já a Marinha do Brasil e o Exército Brasileiro contribuíram com dezoito helicópteros, enquanto cerca de vinte e cinco meios das Polícias e Corpos de Bombeiros também foram utilizados. No transporte aéreo logístico por asa fixa, a FAB empregou dezoito aeronaves, entre elas o KC-30, KC-390 Millennium, C-105 Amazonas, C-97 Brasília, C-95 Bandeirante, P-95 Bandeirante Patrulha, C-98 Caravan, U-100 Phenom e o V/C-99. Também atuaram nas missões específicas as aeronaves Hermes RQ-900, SC-105 Amazonas, A-1 M e IU-50. Destacou-se ainda o apoio de forças aéreas amigas, como o Bell 212 da Força Aérea Uruguaia, o DHC-6 *Twin Otter* da Força Aérea Chilena, além do Casa C-212 da Força Aérea Paraguuaia, reforçando o caráter solidário e cooperativo da Operação.

A dimensão do esforço da FAC TAQUARI II foi traduzida em números expressivos, visto que foram realizadas 280 surtidas de resgate, que resultaram no salvamento por meios aéreos de 2.176 pessoas e 243 animais. Já em missões de Evacuação Aeromédica ou UTI aérea, foram 29 missões com meios da FAB, com 98 pacientes transportados, bem como no campo logístico, houve o transporte aéreo de 1.038,13 toneladas de donativos; 1.621,38 toneladas de material de apoio à operação, como hospitais de campanha e bombas de drenagem; e o transporte de 10.885 pessoas, em prol das ações desenvolvidas.

Finalmente, nas missões de Ressuprimento Aéreo, o lançamento de cargas por paraquedas, foram quatro missões, com 23.328 kg de carga lançada.

A gestão dos Recursos Humanos na Operação Taquari II foi adaptada às necessidades operacionais e logísticas, à medida em que foram demandadas, registrando-se, no dia 16 de maio, quase 5.000 militares da Força Aérea Brasileira envolvidos com a Operação Taquari II.

Figura 111 – Sequência do lançamento de cargas em uma missão de Ressuprimento Aéreo.



Fonte: FAB, 2024.

Quanto ao número total de horas de voo utilizadas pela Força Aérea Brasileira, os dados estão reunidos na Tabela 7.

Tabela 7 – Horas de voo utilizadas pela FAB, durante a Operação Taquari II.

	Horas de voo
Aeronaves Asa Fixa	2.362:50
Aeronaves Asa Rotativa	458:25
Transporte Aéreo Logístico	1.802:28
SAR (Resgate)	417:10
Evacuação Aeromédica (UTI Aérea)	40:50
Ressuprimento Aéreo (Lançamento de cargas)	18:50
Total	2.821:15

Fonte: Brasil, 2025.

O resultado maior: vidas preservadas

Ao refletir sobre os resultados mais significativos da Operação Taquari II, o Brigadeiro do Ar Cramer ressaltou que nenhum indicador operacional supera o valor das vidas salvas. Seja nos resgates realizados sob condições adversas, no transporte de hospitais de campanha ou no deslocamento de donativos que chegaram às áreas afetadas pelas asas da FAB, o suporte prestado ao povo gaúcho constitui o principal legado da atuação da FAC. A pronta resposta na mobilização de meios aéreos, com a integração com o Exército Brasileiro, a Marinha do Brasil, forças aéreas estrangeiras, Defesa Civil, Ministério da Saúde e inúmeras outras agências, demonstrou a capacidade de coordenação e adaptação da Força Aérea Brasileira.

Como consequência, consolidou-se não apenas o êxito da Operação, mas também o aprimoramento institucional para futuras missões dessa natureza, reafirmando o compromisso permanente de projetar “A Nossa Força Onde o Brasil Precisar” e o Comandante da FAC Taquari II, o Brigadeiro do Ar Alessandro Cramer destaca: “O resultado mais significativo, sem dúvida, foi o suporte que a Força Aérea proveu ao povo gaúcho” (Aerovisão, 2024).

*

Ao encerrar este capítulo, evidencia-se que a atuação da Força Aérea Componente foi determinante para a coordenação eficaz dos meios aéreos durante a Operação Taquari II. Em meio às adversidades impostas pelas inundações de 2024 no Rio Grande do Sul, a Força Aérea Brasileira demonstrou elevada capacidade de planejamento e execução, integrada às demais Forças, órgãos de segurança pública, agências governamentais e órgãos civis. A sinergia estabelecida permitiu respostas rápidas e precisas, mitigando riscos e ampliando o alcance das ações humanitárias. Entre momentos de incerteza e temor, prevaleceram a resiliência e o compromisso com a vida. A esperança se materializava a cada missão cumprida, enquanto o alívio alcançava comunidades isoladas e vulneráveis. A solidariedade, expressa tanto nas operações quanto nas atitudes individuais, consolidou-se como marca desse esforço coletivo. Assim, a FAC cumpriu seu papel de forma decisiva, transformando coordenação em resultados concretos. No capítulo seguinte, serão abordadas as ações voluntárias de solidariedade realizadas por militares da FAB, ampliando ainda mais o alcance humano da missão.

CAPÍTULO 6

A SOLIDARIEDADE NA LINHA DE FRENTE

Este capítulo apresentará algumas das diversas histórias nas quais militares da Força Aérea Brasileira atuaram na linha de frente da solidariedade durante as inundações de 2024, na região metropolitana de Porto Alegre. Os testemunhos ilustram a complexidade do momento: desde resgates marcantes de cidadãos e animais de estimação até a intensa rotina de gestão dos abrigos, bem como os generosos gestos de acolhimento de familiares e amigos em suas próprias residências.

O primeiro relato nos apresenta o desprendimento do Segundo-Sargento L. Rodrigues, que durante cinco dias atuou voluntariamente em resgates ao lado de militares do Exército Brasileiro.

MILITAR DA FAB UNE-SE À TROPA DO EXÉRCITO PARA SALVAR

Segundo-Sargento TAR Liano Farias Rodrigues¹

A primeira memória marcante do Segundo-Sargento TAR L. Rodrigues em relação às inundações de 2024 foi ouvir que a Rádio Guaíba havia interrompido suas transmissões devido à invasão das águas em seus estúdios no Centro Histórico de Porto Alegre e que essa região estava sendo abandonada por meio de botes.

Com o bloqueio dos acessos pela Av. Castelo Branco e o alagamento da Av. Assis Brasil, em Porto Alegre, o militar se viu impossibilitado de retornar ao serviço em Canoas, visto que é morador de Porto Alegre. Ao contatar colegas de Canoas foi informado da evacuação do Setor Oeste da GUARNAE-CO e da desativação de diversas funções devido às inundações. Diante do cenário de desabastecimento iminente, ele organizou suprimentos para sua família e decidiu apresentar-se para o serviço de resgate de forma voluntária. Vestiu o uniforme da FAB e uniu-se a uma tropa do Exército que passava pela região da Av. Cavallhada. O Sargento relembra:

Havia muitas viaturas do Exército circulando, pois existem batalhões próximos. Fiquei aguardando com minha mochila até avistar uma viatura vindo na minha direção e fiz sinal, pedindo carona. Eles pararam e perguntaram: “Para onde o senhor vai?” Respondi: “Para onde vocês vão?” Disseram: “Estamos indo para o Usina do Gasômetro.” Então respondi: “Vou com vocês.” Ao que responderam: “Sobe aí.”

¹ O Segundo-Sargento Taifeiro Rodrigues atua na Subseção de Subsistência do GAP-CO.

O militar integrou-se à 3ª Companhia de Engenharia de Combate Mecanizada, vinda de Dom Pedrito, que operava na região central de Porto Alegre, na Usina do Gasômetro. Sob o comando do Tenente Bandeira, L. Rodrigues passou a atuar diretamente com as tropas terrestres nas operações de socorro.

Durante os primeiros cinco dias da crise, o Graduado atuou integrado à unidade de Dom Pedrito e com o suporte do Comando Militar do Sul, ele foi formalmente incluído na logística de alimentação e operações da tropa. A rotina era ininterrupta, movida por pedidos desesperados de civis que buscavam resgatar familiares, idosos e animais de estimação em áreas isoladas. Nas palavras do militar:

Houve um dia que trabalhamos inclusive no período noturno, praticamente sem descanso. Quando tentávamos parar, alguém chegava dizendo: “Minha mãe está lá, meu pai está lá”, e nos levantávamos novamente. Viramos a madrugada em ação, resgatando pessoas e animais, como gatos e cachorros.

As operações de socorro exigiram um esforço físico monumental e uma capacidade de adaptação logística fora do comum. Em um dos episódios mais marcantes da missão, a equipe enfrentou o desafio de resgatar cerca de cinquenta pessoas que estavam presas em um ônibus inundado. Diante da indisponibilidade de botes motorizados, que operavam em outras frentes, o militar acompanhado pelo Tenente Bandeira e outros sargentos do Exército, precisou realizar o resgate de forma manual. Com a água na altura do peito, eles puxaram um “bote de assalto” carregado com aproximadamente vinte pessoas, até um local seguro.

As operações de resgate foram marcadas por muita tensão e pela forte colaboração entre militares e civis. O militar relata episódios de desespero extremo, como tentativas de civis de tomarem botes da tropa para salvar familiares por conta própria. Em uma dessas ocasiões, a intervenção do Tenente Bandeira foi crucial para acalmar a situação e redirecionar a equipe para o salvamento da família em questão, em um ciclo ininterrupto de missões.

Os moradores só aceitaram ser evacuados ao avistarem militares uniformizados

A importância da identificação institucional foi outro ponto de destaque: moradores de um edifício residencial inteiro só aceitaram ser evacuados ao avistarem os militares uniformizados, revelando que a farda transmitia a segurança necessária em meio ao caos. Adicionalmente, embora o acesso de voluntários civis em certas áreas tenha sido restrito pela Brigada Militar para evitar incidentes com embarcações e garantir a ordem, o apoio da população foi fundamental na retaguarda, deste modo, civis organizaram o fornecimento constante de bebidas quentes e refeições para as equipes, estabelecendo uma rede de solidariedade e reconhecimento que fortaleceu a imagem das Forças Armadas junto à sociedade.

Um princípio de confusão

Um dos poucos episódios de hostilidade ocorreu no bairro Menino Deus durante o revezamento da equipe para descanso, após sucessivas jornadas de trabalho. Na ocasião, um civil tentou provocar os militares que aguardavam nos caminhões filmando-os e alegando que a tropa se recusava a entrar na água. Para evitar o escalonamento do conflito e possíveis interpretações equivocadas pelas câmeras presentes, L. Rodrigues interveio de forma diplomática, validando a fala do cidadão para cessar a discussão e explicando a necessidade do descanso físico antes do próximo turno de resgates, em seguida a situação

foi pacificada com a ajuda de outros civis e a intervenção da Polícia Civil.

Excetuando esse fato pontual, o Sargento reforça que o sentimento geral foi de reconhecimento e gratidão, destacando que a presença ostensiva e o esforço contínuo das equipes nas áreas mais críticas consolidaram uma imagem positiva da atuação militar perante a sociedade gaúcha.

Durante o período em que atuou com a 3ª Companhia de Engenharia de Combate Mecanizada, L. Rodrigues participou de resgates massivos e complexos, incluindo uma operação que retirou quase duzentas pessoas de áreas de risco, muitas delas doentes ou feridas, sendo que um dos maiores desafios enfrentados pela equipe foi a resistência de moradores que se recusavam a abandonar suas casas sem seus animais de estimação.

Em um episódio marcante no bairro Anchieta, a equipe localizou uma família com uma criança e uma idosa em uma casa onde a água já ultrapassava a cintura; após o resgate dos moradores, a operação estendeu-se por mais trinta minutos até que o Sargento Robson Porto conseguisse capturar o gato da família, escondido em meio à escuridão e à inundação. O que gerou uma reflexão para o militar da FAB: “Muitas vezes, um animalzinho é a única família que aquela pessoa tem. Foram várias situações assim.”

Além do desgaste físico e do risco de ataques de animais assustados, as condições sanitárias eram extremas. O Sargento relata que o odor da água era insuportável e o risco de contaminação por doenças como a leptospirose era iminente, portanto, para mitigar o perigo, as equipes do SAMU que acompanhavam as operações forneceram medicações preventivas aos militares que mantinham contato direto com as águas contaminadas.

Sentimento de dever cumprido

A trajetória do Sargento L. Rodrigues nos resgates na Operação Taquari II encerrou-se com um profundo sentimento de dever cumprido e um reconhecimento inesperado por parte do Exército Brasileiro. Após cinco dias de atuação ininterrupta em Porto Alegre, o cansaço físico, evidenciado por fardas desgastadas e ferimentos nos pés, foi superado pelo senso de responsabilidade institucional, em suas palavras: “Eu não poderia ir embora, estando com o símbolo da Força Aérea Brasileira e o meu nome no peito, isso não era uma opção. Eu iria suportar o cansaço até o fim.”

A ordem para retornar às atividades na FAB partiu de sua chefia, que instruiu L. Rodrigues a se deslocar para o 3º RCG, onde uma viatura o conduziria até a BACO para sua apresentação. Em seguida, ele informou ao mais antigo da tropa do Exército, Tenente Bandeira, sobre a impossibilidade de continuar acompanhando-o em razão da nova determinação superior.

O vínculo de cooperação estabelecido com a 3ª Companhia de Engenharia de Combate Mecanizada durante a crise, resultou em reconhecimento oficial. Em setembro, o Tenente Bandeira formalizou um elogio individual ao militar da FAB, destacando o desempenho técnico e a integração operacional entre as Forças e o ápice deste processo ocorreu em 16 de outubro de 2024, quando o Sargento L. Rodrigues foi convidado para uma solene cerimônia militar de aniversário da unidade em Dom Pedrito, quando foi formalmente condecorado com o título de “Amigo da Companhia”, recebendo das mãos do Capitão Fabrício, Comandante da OM, uma moeda da unidade, um certificado de reconhecimento e uma lembrança artesanal em madeira.

O Sargento recorda ter sido recebido com honras pelos sargentos com quem havia compartilhado os desafios nos botes de resgate, sendo convidado a ocupar um lugar de destaque no dispositivo de autoridades e agraciados durante a formatura militar. O

reconhecimento de sua atuação culminou no cumprimento pessoal de Oficiais Generais da Força Terrestre, selando o respeito e a gratidão da instituição pelo seu trabalho.

As lições

Ao refletir sobre a experiência, o Sargento destaca que a eficiência em situações de caos é reflexo da conduta no dia a dia. Sua mensagem central reforça que o militar deve cultivar uma mente proativa e exemplar mesmo em tarefas rotineiras, como o trabalho no Rancho, para que, em momentos de calamidade, o espírito de corpo e a prontidão despontem naturalmente.

Figura 112 – 2S L. Rodrigues (segurando a bandeira com a mão direita) e militares da 3ª Companhia de Engenharia de Combate Mecanizada, durante cerimônia militar de aniversário da unidade.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

*

A ODISSEIA DO BARCO

Terceiro-Sargento TMB Anderson da Silva Santos²

Diante das notícias de inundação no Vale do Taquari, que surgiram em 1º de maio de 2024, o Terceiro-Sargento Santos, natural de São Francisco de Paula, planejou reunir voluntários para atuar na localidade. Contudo, com o agravamento da situação das rodovias e a queda de pontes, optou por não se deslocar, permanecendo em Canoas para somar esforços ao efetivo local.

Com o passar das horas, mostrou ter sido uma decisão acertada, pois na tarde de sexta-feira, 3 de maio, ao deixar a expediente na Base Aérea de Canoas, a gravidade da inundação manifestou-se no deslocamento para Novo Hamburgo, onde mora. Com a BR-116 já alagada, o trajeto de moto exigiu desvios por Esteio e Sapucaia do Sul, enfrentando ruas tomadas pela água até o acesso final à residência, que permaneceu a salvo por estar em local elevado.

Mesmo em segurança, o monitoramento das notícias e o contato com colegas militares eram constantes. Por volta das 23h, o Segundo-Sargento Bombeiro Samuel, morador do bairro Mathias Velho em Canoas, irmão do Cabo SAD Davi, relatou por chamada de vídeo que a situação ainda parecia sob controle em sua rua, apesar da subida

² O Terceiro-Sargento Santos atuou durante sete anos na Seção de Contraincêndio da BACO, tendo ingressado em 2018 por meio do QSCON, na especialidade de motorista-bombeiro.

das águas em quadras próximas. O registro simbólico daquele momento foi a imagem de carpas grandes aparecendo no asfalto alagado a poucas quadras de sua casa, uma calma aparente que antecederia a inundação crítica do bairro nas primeiras horas do dia seguinte. Conforme relembra o Sargento Santos, em diálogo com seu colega:

‘Tu não vais acreditar. Vim dar uma volta, caminhando para o fundo do Mathias Velho, e olha o tamanho da carpa que está no chão’. Ao virar o telefone para mostrar a imagem, respondi: ‘Caramba, isso é perto da tua casa?’. Ele respondeu: ‘Não, ainda não; fica a umas quatro quadras de casa. Acho que daqui a água não vai passar’.

Às 6h de sábado, a situação no bairro Mathias Velho tornou-se crítica. O Sargento Samuel alertou que sua residência estava sendo inundada e que não conseguia mais sair do bairro por meios próprios. Diante do cenário, Santos articulou uma solução de resgate, porém a Base Aérea não dispunha de embarcações disponíveis naquele momento e as tentativas de contato com órgãos de segurança, como a Polícia Civil, indicavam que os poucos barcos disponíveis estavam priorizando vítimas em risco iminente de morte nos telhados. Por volta das 7h, em uma nova ligação, o relato de Samuel tornou-se desesperador: a água já havia consumido seu veículo e subia rapidamente em direção ao segundo pavimento da casa de seu irmão, onde estavam abrigados.

A agonia aumentou com a dificuldade de comunicação e a percepção de que os resgates civis que passavam pela área não conseguiam atender a todos, focando nos pontos mais distantes do bairro. Em meio à angústia pelo isolamento dos colegas, a solução surgiu através de uma rede pessoal: um grupo de pesca em São Francisco de Paula, onde um conhecido do Camping Santa Cruz prontamente disponibilizou sua embarcação, embora estivesse impossibilitado de operá-la por motivos de saúde.

A logística foi rapidamente articulada com o Primeiro-Tenente Bombeiro da Aeronáutica Stefanello e o Tenente-Coronel Aviador Stief, Comandante do Grupo Operacional da BACO (GOP-CO), que autorizaram o uso de uma viatura 4x4 da Seção de Contraincêndio da Base para buscar o barco.

Uma equipe composta pelo Sargento Oliveira, os Cabos Alisson e Bertolo e o Soldado de Segunda Classe Mendonça foi mobilizada, pegando o material disponível na própria Seção de Bombeiros da BACO, reunindo cordas, cabos e capacetes. O deslocamento para encontrar o Sargento Santos em Novo Hamburgo, entretanto, revelou a gravidade da situação nas estradas: a BR-116 estava interditada e as três pontes de acesso entre São Leopoldo e Novo Hamburgo já se encontravam bloqueadas, exigindo que o grupo enfrentasse alagamentos e rotas alternativas antes mesmo de iniciar a subida da Serra.

Por volta das 12h de sábado, a equipe se reuniu com o Sargento Santos em Novo Hamburgo e iniciou a subida para São Francisco de Paula. O trajeto foi marcado pela instabilidade do terreno, com barreiras cedendo e estradas desmoronando ao longo do caminho. Ao chegarem à cidade serrana por volta das 15h, novamente, a rede de contatos pessoal do Graduado foi decisiva: após verificar que o Corpo de Bombeiros local já havia emprestado todo o seu material para cidades vizinhas, um comerciante e pescador da região, o Sr. Luiz Henrique, prontamente emprestou dez coletes salva-vidas novos.

O retorno para a Região Metropolitana apresentou desafios ainda maiores, tanto que no trecho entre São Francisco de Paula e Três Coroas, a equipe encontrou a rodovia bloqueada por um desmoronamento de terra, sendo necessária a intervenção direta junto

aos operários que trabalhavam no local para que abrissem uma passagem emergencial, permitindo que a viatura 4x4 transpusesse o obstáculo. Em São Leopoldo, o grupo enfrentou novas interdições; para garantir a segurança da viatura, o Sargento Oliveira desembarcou e caminhou descalço pela água para guiar o veículo através dos trechos alagados. O grupo seguiu em direção a Canoas com a noite chegando e, em um momento crítico, onde a equipe se viu cercada por águas em Sapucaia do Sul, o auxílio providencial partiu de um agente da Defesa Civil local, que surgiu em meio ao escuro e guiou os militares por rotas seguras até a saída de Esteio.

Ao chegarem em seu destino, o espírito de solidariedade manifestou-se novamente quando um cidadão, que já havia perdido seus bens na inundação, insistiu em pagar o combustível para o barco, conforme o Sargento Santos recorda:

Ele tirou o cartão de crédito do bolso e falou: “Pessoal, eu já perdi tudo. Graças a Deus, consegui tirar toda a minha família. Peguem, de coração, essa gasolina que vou pagar para vocês e tentem salvar o máximo de pessoas que puderem.”

Ao chegarem ao bairro Rio Branco com o barco, a equipe enfrentou contratemplos técnicos: a embarcação estava sem os tampões de vedação e a mangueira de combustível havia sido montada de forma invertida, impedindo o funcionamento do motor. Após uma tentativa frustrada de operar apenas com remos, os militares retornaram para a BACO, onde o Terceiro-Sargento Bombeiro Evander improvisou tampões de cano e corrigiu a falha mecânica, resolvendo o problema por volta da meia-noite de sábado.

Os resgates

Em meio aos resgates, o Cabo Alisson priorizou desconhecidos em vez de sua avó que estava ilhada e sem contato. Somente às 5h, após atender aos pedidos de socorro imediatos, a equipe realizou o resgate da familiar.

A operação estendeu-se ininterruptamente até às 14h de domingo, resultando no resgate de aproximadamente duzentas pessoas. Durante o trabalho, a equipe enfrentou desafios adicionais, como a necessidade de rebocar outros barcos superlotados e a imprudência de condutores de *jet ski*, cujas marolas colocavam em risco a estabilidade das embarcações de resgate. Santos e sua equipe mantiveram as operações com a embarcação por aproximadamente três semanas no resgate de animais e na entrega de mantimentos para quem optou por ficar em suas residências.

Ao refletir sobre os momentos que passaram, o Sargento sintetiza o seu sentimento e destaca a relevância da união de todos:

O mundo carece de mais empatia, da capacidade de colocar-se no lugar do próximo e de reconhecer que ninguém está sozinho, não vivemos em uma bolha. Todos dependemos uns dos outros, e foi justamente a união, entre a população e as Forças Armadas e Auxiliares que impediu que o impacto fosse ainda mais devastador.

Figura 113 – Registros do 3S Santos e colegas durante os resgates na Operação Taquari II.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

*

FARDA E FILANTROPIA

Segundo-Sargento SAD Raphael Martins Scarpini Rodrigues³

Nos primeiros três dias da crise, o Sargento Scarpini e sua namorada atuaram como voluntários na ULBRA. Como o apartamento onde residem não foi atingido pelas cheias, ambos decidiram auxiliar os desabrigados que buscavam refúgio na universidade. Durante esse período, ele trabalhou na organização logística de mantimentos e roupas, além de realizar atividades com crianças, enquanto sua namorada, enfermeira, prestou apoio no setor médico da instituição.

O voluntariado

Após os três dias de voluntariado autônomo, o militar foi convocado para se apresentar na Base Aérea de Canoas, onde passou a atuar na logística do Correio Aéreo Nacional (CAN). Sua função envolvia a coordenação de voos humanitários, tanto para o desembarque de quem vinha ajudar quanto no embarque das pessoas que desejavam sair da região. Com a redução do fluxo aéreo, ele também apoiou em atividades braçais de separação de materiais e no desenvolvimento de tarefas técnicas, como a emissão de manifestos de voo e NOTAM.

Paralelamente ao serviço militar, durante suas folgas no regime de 12 horas, o Sargento organizou uma rede de ajuda humanitária independente, utilizando recursos obtidos via doações e “vaquinhas” na internet, realizando trajetos longos até a Serra Gaúcha para comprar mantimentos e entregá-los diretamente às famílias necessitadas. Essa iniciativa contou com o apoio de empresários locais, como os proprietários da empresa *Exercit*, que disponibilizaram galpões no bairro Igara para o armazenamento de grandes volumes de donativos.

Nós fazíamos o que estava ao nosso alcance, mas esse “pouco” gerava um impacto real: era uma manta, uma peça de roupa, uma refeição que conseguíamos entregar. Víamos, de fato, chegando a quem precisava, havia muito trabalho, mas também a satisfação de presenciar os resultados concretos daquilo que realizávamos.

³ O Segundo-Sargento Especialista em Administração Scarpini é o Encarregado da Seção de Planejamento e Governança do V COMAR.

A ação baseava-se no contato direto com as comunidades mais atingidas de Canoas e o trabalho voluntário estendeu-se até o final do mês de julho, mobilizando grupos de amigos para realizar distribuições semanais de alimentos, água e roupas, garantindo assistência imediata às famílias.

No bairro Mathias Velho, o militar participou, durante dois dias, de ações de salvamento como civil. Entretanto, diante da insegurança e da resistência dos moradores em abandonar seus lares e com base em sua experiência prévia em áreas de risco, concluiu que, sem o devido mapeamento do terreno e o apoio institucional de segurança, sua contribuição seria mais valiosa na coordenação dos manifestos de voo e na distribuição de donativos.

Por isso, admiro muito as pessoas que aqui residem

Na visão do Sargento Scarpini a campanha “Todos Unidos pelo Sul” foi o pilar que sustentou o Rio Grande do Sul ao manter o estado em funcionamento nos dias em que as rotas terrestres permaneceram bloqueadas. Além do suporte logístico, o militar ressalta a impressionante resiliência e a rapidez na recuperação do povo gaúcho. Para ele, a combinação entre a mobilização nacional liderada pela Força Aérea Brasileira e a força da população local foi determinante para superar o cenário caótico e restabelecer a normalidade:

Por isso, admiro muito as pessoas que aqui residem, o povo gaúcho, de modo geral, especialmente pela capacidade de resiliência demonstrada para superar tudo o que aconteceu.

Figura 114 – 2S Scarpini durante uma ação social no bairro Rio Branco, em Canoas.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

*

O suporte à população desalojada encontrou abrigo em dois locais de forte vínculo com a família aeronáutica e se transformaram em pilares da assistência humanitária em Canoas: o CSSGAPA e o Clube Fênix. As próximas páginas trazem o testemunho de quem atuou na linha de frente dessas organizações, revelando os desafios logísticos e humanos de transformar sedes sociais em redutos de esperança.

CLUBE DOS SUBOFICIAIS E SARGENTOS: QUANDO A UNIÃO SE TORNA FORÇA

Suboficial Supervisor de Taifa Veterano Cesar Luiz Gosmann⁴

Na noite de 2 de maio de 2024, após alerta da Prefeitura de Canoas sobre a iminência das cheias, o Clube de Suboficiais e Sargentos da Guarnição de Aeronáutica (CSSGAPA) mobilizou sua estrutura para atuar como um dos principais polos de acolhimento, sendo o primeiro abrigo da Operação Taquari II, em Canoas. Já no dia seguinte, o ginásio recebeu as primeiras famílias, chegando a abrigar cerca de trezentas e cinquenta pessoas. A autonomia do clube, equipado com gerador próprio e poço artesiano com tratamento de água, foi crucial para garantir luz, saneamento e quatro pontos de distribuição de água potável tanto para civis quanto para as Vilas Militares.

A operação logística expandiu-se para seis pontos de coleta e distribuição de donativos, processando cerca de três toneladas de alimentos vindos de diversos estados brasileiros. Nas palavras do presidente do Clube, o Suboficial Veterano Cesar:

A ajuda não parava de chegar: recebemos doações do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Paraná. Não se acumulavam estoques, tamanha era a celeridade da distribuição. Fomos contatados por consulados do Grêmio e do Inter, do Rio de Janeiro, para ver se havia espaço para estocar e distribuir. Recebemos também apoio de Três Corações - MG, de diversas cidades paulistas e até um *motorhome* paranaense que chegou completamente carregado.

O fluxo era imediato para atender a alta demanda, incluindo voluntários socorristas que também haviam perdido seus bens. No estacionamento, alguns *motorhomes* serviram de base para cozinhas comunitárias, enquanto uma parceria com a Igreja Nossa Senhora de Caravaggio permitiu a produção de quatrocentos refeições por turno, contando com o apoio de voluntários militares e doações expressivas, como uma tonelada de frango enviada pela Sociedade de Ginástica Porto Alegre (SOGIPA). A alta produção de alimentação supria todos os abrigados e voluntários presentes no CSSGAPA e abastecia, também, os acolhidos no Clube Fênix.

A dignidade de tratamento tornou-se marca registrada

O CSSGAPA também sediou em seu estacionamento o Hospital de Campanha da Aeronáutica por 60 dias, tornando-se referência em atendimento humanizado e suporte médico diante da paralisação de hospitais locais, como relembra Cesar:

Por um longo período recebemos elogios constantes em virtude da atuação no Hospital de Campanha e do atendimento humanizado prestado. A dignidade com que as pessoas foram tratadas tornou-se marca registrada. Nesse contexto, o CSSGAPA desempenhou um papel fundamental no amparo às famílias que haviam perdido todos os seus bens.

⁴ O Suboficial Supervisor de Taifa Veterano Cesar foi reeleito para a Presidência do CSSGAPA em março de 2023, presidindo o Clube durante a Operação Taquari II.

Figura 115 – Hospital de Campanha da FAB instalado no estacionamento do CSSGAPA.



Fonte: FAB, 2024.

Durante os 35 dias de permanência dos desabrigados, o Clube ofereceu suporte logístico completo à equipe de saúde e aos voluntários, recebendo visitas do Comandante da Aeronáutica, o Tenente-Brigadeiro do Ar Damasceno e do Comandante do V COMAR, o Major-Brigadeiro do Ar Dang. A atuação foi crucial para mitigar os efeitos da tragédia e oferecer um tratamento digno e seguro às famílias que perderam tudo.

Ademais, para o Suboficial Veterano Cesar, a campanha ‘Todos Unidos pelo Sul’ foi fundamental pela coordenação logística, com o CSSGAPA apoiando o armazenamento da grande quantidade de donativos que chegava à Base Aérea para a Defesa Civil. Pois, com a infraestrutura terrestre destruída, a atuação da FAB foi o único meio de levar auxílio, devolvendo a autoestima.

Cada história trazia consigo um fardo enorme, mas também uma força coletiva

O acolhimento tornou-se o marco mais significativo do período. Segundo Cesar, as pessoas, habituadas ao caos, encontraram no abrigo um ambiente limpo, seguro e humano, a ponto de não quererem ser transferidas para outros locais. O reconhecimento vinha de gestos simples, manifestados na profunda gratidão pelo tratamento digno recebido das equipes de voluntários, compostas majoritariamente por moradores da própria Vila Militar, o que garantia um ambiente de ordem e disciplina.

Os relatos ouvidos por ele carregavam um peso emocional intenso, com demonstrações de choro e desabafos tanto de quem recebia donativos quanto de quem atuava no resgate. Entre essas histórias, destacavam-se avós que assumiam sozinhas a criação de netos após o resgate aéreo, encontrando no Clube o suporte necessário para recomeçar, como relembra o Suboficial: “Foram momentos intensos, em que muitas vezes precisávamos conter nossas emoções, pois cada história trazia consigo um fardo enorme, mas também uma força coletiva.”

O Dia das Mães de 2024 simbolizou o ápice desse espírito de solidariedade, pois em vez de celebrações festivas, as voluntárias dedicaram o dia a cuidar das mães abrigadas,

muitas das quais haviam perdido tudo. O evento foi marcado pela entrega de presentes enviados de Brasília - DF, tratou-se de um dia atípico, onde a comemoração residiu no ato de servir e no amparo coletivo, reforçando o papel essencial do Clube como um porto seguro em meio à catástrofe.

Ao relembrar a superação da calamidade, o militar relata que houve uma força de união que ultrapassou as diferenças de classe, pois havia pessoas com muitos recursos e outras com quase nada que trabalharam lado a lado, unidos pela tragédia:

Nunca pense apenas em si mesmo, porque as águas não escolheram a minha casa ou a tua, levaram todas. E nesse momento percebemos que todos podemos ser vítimas, mas também podemos ser salvadores, aqueles que levam alento e esperança aos outros. O individualismo e o egoísmo não têm lugar diante da dor coletiva, o que realmente importa é a solidariedade.

*

Além do CSSGAPA, o Clube Fênix consolidou-se como um centro de acolhimento, operado sob uma gestão híbrida entre a Prefeitura Municipal de Canoas e militares da Força Aérea Brasileira, abrigando, no ápice da crise, cerca de quinhentas pessoas. Os relatos a seguir, do Sargento Lamas e da gestora pública Beth Colombo, que se define como ‘militar de coração’, narram os desafios e as vitórias dessa coordenação conjunta.

CLUBE FÊNIX: UNIÃO QUE FAZ RENASCER

Terceiro-Sargento QESA SOB Frank Lamas da Silva⁵

O Clube Fênix em Canoas era, até 2023, o Cassino dos Cabos, Taifeiros, Soldados e Civis da Guarnição da Aeronáutica (CCTSCIGAPA). Atualmente, vive uma situação híbrida, operando em um espaço militar sob administração do GAP-CO, mas com gestão civil. Durante as inundações, a transformação do espaço em local de acolhimento ocorreu por solicitação institucional do Coronel Aviador Veterano Glaeser, Chefe da Assessoria de Relações Institucionais do V COMAR, estabelecendo uma parceria com a Prefeitura de Canoas, responsável pelo cadastro de assistidos e os auxílios, e a gestão da Associação Fênix que ficou responsável pelo controle de materiais, assessoria médica e coordenação logística, trabalhando em sintonia com os líderes dos voluntários.

A participação do Clube Fênix na Operação Taquari II iniciou-se em 3 de maio, após o Coronel Glaeser consultar a viabilidade de abrir o local como abrigo. Embora houvesse eventos festivos agendados, a rápida inundação do bairro Mathias Velho na madrugada seguinte levou ao cancelamento das agendas e à abertura imediata do clube como espaço de acolhimento no dia 4 de maio. Em poucos minutos, o local passou a receber pessoas resgatadas diretamente das águas e, o Terceiro-Sargento QESA Lamas, presidente da Associação, relembra o momento da chegada destas pessoas:

Foi um momento de aflição, pois, ao ver aquelas pessoas chegando nos caminhões, era evidente que haviam sido retiradas da água: estavam molhadas, em estado de choque, completamente desorientadas.

⁵ O Terceiro-Sargento Especialista em Obras Lamas ingressou na Força Aérea Brasileira em 1º de agosto de 2002 e, atualmente, pertence ao efetivo do V COMAR.

As primeiras 48 horas foram marcadas por grande estresse e falta de infraestrutura básica, como colchões. A coordenação inicial foi realizada pela diretoria do Clube, que precisou improvisar acomodações para quase quinhentas pessoas. Após este período, a Prefeitura distribuiu os desabrigados para outros locais e a lotação foi estabilizada em trezentos e cinquenta pessoas para garantir condições mínimas de dignidade. Além do que o Major-Brigadeiro do Ar Dang, Comandante do V COMAR, reconheceu oficialmente a estrutura como parte da Operação Taquari II, embora o clube tenha enfrentado dificuldades operacionais. O Sargento Lamas narra algumas das situações enfrentadas:

Houve dias em que passamos dezoito horas no Clube Fênix e só saímos porque já não suportávamos mais o nível de estresse. Era necessário parar para dormir e descansar.

No campo da gestão, a diretoria assumiu o controle da cozinha e o seu estoque, evitando desperdícios e desvios de doações, que foram majoritariamente privadas nos primeiros quarenta dias. Houve também a necessidade de mediar conflitos entre voluntários e evitar o uso político do espaço por pré-candidatos. Adicionalmente, para manter a infraestrutura, a gestão do Clube reativou um poço artesiano e utilizou a água da piscina, contando com o apoio inesperado de voluntários, como um eletricista que auxiliou na instalação de chuveiros. Além disso, a Prefeitura assumiu a limpeza dos salões e banheiros, bem como a organização do fluxo de pessoas, incluindo o cadastramento.

A diretoria da Associação enfrentou adversidades no âmbito interno, quando o quadro de pessoal estava reduzido: dos cinco diretores, dois ficaram ilhados e um foi requisitado para outras funções. Diante desse cenário, a operação contou com apoios fundamentais que surgiram de forma providencial, destacando-se a atuação de um parceiro na gestão da acolhida de famílias com animais de estimação e o auxílio do Sargento QESA SAD Rossetti, que permaneceu na missão mesmo após sua passagem para a Reserva. Além disso, o apoio do Sargento BSP Brum que, impossibilitado de retornar para sua casa ilhada, utilizou o Clube como base e assumiu a gestão do estoque de materiais.

Ao olhar para tudo o que aconteceu naqueles dias, fica um sentimento de alegria e satisfação pelos resultados alcançados

A operação testemunhou perdas trágicas, mas também um fenômeno de solidariedade recíproca, exemplificado por desabrigados que, apesar de terem perdido seus bens, integraram-se voluntariamente às tarefas de segurança e suporte do abrigo. Esse esforço coletivo manifestou-se em ações de acolhimento psicossocial, como a celebração de aniversários e a distribuição de doações, transformando o local em um espaço de dignidade e auxílio mútuo em meio ao desastre, que funcionou por sessenta e dois dias, sendo um dos últimos a fechar. O encerramento ocorreu após o encaminhamento das famílias para moradias temporárias da ONU e dos solteiros para o Centro Olímpico Municipal, em Canoas. O militar recorda a experiência com satisfação:

Ao olhar para tudo o que aconteceu naqueles dias, fica um sentimento de alegria e satisfação pelos resultados alcançados. Por mais difícil que tenha sido, no início não sabíamos exatamente o que fazer, pois tudo era novo para todos. Recebíamos pessoas em estados emocionais extremamente delicados, como um casal de idosos que havia perdido o neto, vítima de afogamento.

É fundamental manter a união

Para o Sargento Lamas, a principal lição aprendida durante a Operação foi a redescoberta do poder de mobilização da população. Ele destaca que, diante de uma emergência real, as divisões ideológicas, políticas e comportamentais foram deixadas de lado em prol de um objetivo comum: o auxílio mútuo, com a superação de estereótipos geracionais e a resistência a tentativas isoladas de oportunismo, mantendo vivo o espírito de solidariedade. Após a vivência desse período caótico, para o militar, a principal mensagem é: “perseverar sempre, nunca desistir. É fundamental manter a união, uma equipe coesa, resiliente, que não abaixa a cabeça e em que cada integrante motiva o outro nos momentos de fraqueza.”

*

A COMANDANTE SEM FARDA

Professora Lúcia Elizabeth Colombo⁶

Para Beth Colombo, gestora pública, a percepção de que a inundação exigiria uma mobilização extraordinária ocorreu na tarde de 3 de maio de 2024. Movida pelo alerta de uma amiga sobre os primeiros desabrigados em Canoas, ela utilizou sua experiência na vida pública para articular, em menos de duas horas, uma rede de solidariedade que reuniu trinta voluntários e o apoio de um grupo de cozinheiros amadores da cidade.

A operação concentrou-se em uma cozinha industrial cedida por um amigo, onde o grupo estabeleceu uma linha de produção. Entre as 15h e as 22h daquele dia, foram preparadas trezentas marmitas contendo arroz, feijão, carne e legumes. O destino foi o CSSGAPA, o primeiro espaço a abrir as portas como abrigo aos atingidos pelas águas, onde a chegada do alimento foi recebida com forte emoção pelos coordenadores, servidores municipais, por ser a primeira refeição estruturada a alcançar as famílias que chegavam em estado de choque, diante da perda súbita de seus lares.

A experiência daquela noite transformou a iniciativa pontual em um compromisso contínuo. Ao presenciarem a dor das mães e crianças alojadas no chão do Clube sob chuva persistente, o grupo decidiu manter a mobilização, transformando a cozinha experimental no embrião de uma rede de apoio que perduraria ao longo da calamidade, inclusive diante da necessidade de Beth deixar sua residência em razão das inundações.

“Desce e vem ver.”

Mesmo após passar o dia 3 de maio coordenando a produção de marmitas para os desabrigados, Beth Colombo retornou para sua casa, acreditando estar segura por residir a catorze quilômetros do rio. A percepção da gravidade ocorreu na manhã seguinte, quando Francisco Biazus, seu marido, notou a invasão da água no primeiro pavimento da residência. Em poucos minutos, móveis e eletrodomésticos começaram a boiar e se destruir sob a força da enchente. A inundação atingiu cerca de um metro dentro do imóvel, parando a apenas a poucos centímetros de alcançar o segundo andar.

Meu marido voltou rapidamente e disse: “Desce e vem ver.” Imaginei que tivesse acontecido algo com a cachorra, pois éramos apenas nós dois e ela

⁶ Beth Colombo possui uma trajetória consolidada na gestão pública de Canoas. Pedagoga e professora municipal aposentada, exerceu o cargo de Secretária Municipal de Educação em três períodos distintos e ocupou o cargo de vice-prefeita entre os anos de 2009 e 2016. Atualmente, permanece à frente da Secretaria Municipal de Educação.

em casa. Quando desci dois degraus, tudo já flutuava dentro da residência. Comecei a ouvir estrondos: era o freezer tombando, a geladeira virando, a máquina de lavar e as poltronas passando, à deriva, pela sala.

Beth, o marido e a cachorra foram resgatados de barco, já que o nível da água impedia o acesso de caminhões à sua rua. Mesmo saindo com a roupa do corpo e apenas algumas vestimentas sobressalentes, acreditando em um recuo rápido das águas, ela relembra o chamado da primeira-dama municipal para coordenar novos abrigos.

Quando eu estava no barco, recebi uma ligação da primeira-dama, que ainda não havia conversado com o prefeito. Estavam socorrendo as pessoas, e ela me disse: “Beth Colombo, não dá mais, é muita gente desabrigada. Vamos precisar abrir outros abrigos; teremos de agir, e preciso que tu nos ajudes a coordenar um.” Respondi: “Preciso de um tempo para tirar a roupa molhada, porque a água já estava dentro da minha casa, na altura da cintura.”

Nunca comi tanto na minha vida

Após o choque inicial de perder a própria casa, Beth Colombo assumiu a coordenação do abrigo no Clube Fênix na manhã de sábado, 4 de maio. Ao chegar, deparou-se com o cenário desolador de famílias chegando em estado de choque, portando apenas sacolas plásticas e sem qualquer infraestrutura básica para acomodação. A organização do espaço exigiu uma abordagem firme e estruturada, com o emprego de sua experiência como gestora e educadora para estabelecer ordem em meio ao caos, conforme narra Beth:

Fomos nos organizando. Eu chegava por volta das 8h30min, podia cumprir esse horário porque os soldados faziam a cobertura no período noturno. Normalmente, permaneciam também dois funcionários da Prefeitura, pois a orientação era que o local não ficasse apenas sob o controle e acompanhamento dos militares, garantindo a presença de representantes do poder público municipal.

A operação no Clube Fênix cresceu rapidamente, atingindo um pico de 486 pessoas, incluindo 86 crianças e casos delicados como um bebê de apenas 21 dias. A gestão enfrentou desafios críticos, notadamente no âmbito da saúde pública, visto que houve três infartos e cinco casos de tuberculose, exigindo a implementação imediata de protocolos de isolamento para conter a disseminação da doença, garantir a segurança sanitária e evitar o pânico generalizado entre as famílias.

A segurança e a disciplina foram reforçadas por Beth para manter a ordem, que estabeleceu horários rígidos de silêncio e o uso dos sanitários, contando com o apoio fundamental dos militares da Força Aérea. Paralelamente, a coordenação desempenhou um papel vital na mediação de conflitos, gerenciando o alto nível de estresse de centenas de pessoas e promovendo a convivência entre núcleos familiares distintos, ao mesmo tempo em que garantia o acolhimento humanizado de perfis diversos, incluindo pessoas com deficiência e dependentes químicos.

O funcionamento do abrigo foi sustentado por uma rede de solidariedade imediata, garantindo que as necessidades básicas fossem atendidas desde os primeiros momentos. As primeiras refeições, compreendendo o lanche e o jantar, foram viabilizadas por meio de

doações da Igreja Nossa Senhora do Rosário, enquanto a logística de suprimentos contou com um fluxo constante de carros e caminhões. Essa mobilização permitiu que todos os abrigados recebessem cobertores e proteção contra o frio já na primeira noite.

Além do suporte material, a coordenação de Beth teve como braço direito o apoio voluntário integral de Luiz Tomé, empresário aposentado que se comprometeu a permanecer na missão até o fechamento definitivo do abrigo e, ela relembra o sentimento de gratidão dos acolhidos, verbalizando:

“Nunca comi tanto na minha vida. Na minha casa não tem tudo isso de refeição.”

O abrigo no Clube Fênix permaneceu operando por 62 dias, até 5 de julho, consolidando-se como um dos principais pontos de acolhimento em Canoas, gerido por uma coalizão entre a experiência civil de Beth, o suporte logístico militar e o voluntariado empresarial.

O cotidiano do abrigo

Com quase quinhentas pessoas sob o mesmo teto, Beth implementou um sistema de convivência baseado na corresponsabilidade, onde a autogestão de limpeza garantia que cada acolhido fosse responsável pela higiene de seu próprio espaço, resultando em banheiros impecáveis, graças às escalas organizadas. Complementando essa estrutura, a logística militar foi conduzida pelo Sargento Lamas e soldados auxiliares, que atuaram como almoxarifes na gestão das doações que chegavam em carretas, bem como impunham a ordem necessária com a sua presença, mediando conflitos internos e garantindo a segurança de todos.

Com o apoio de voluntários e soldados, o espaço foi reestruturado de forma sistemática, delimitando áreas específicas para cada família e idosos, além de estabelecer corredores de circulação. Enquanto, para acomodar os animais de estimação, foi improvisado um canil e estabelecido um acordo de responsabilidade com os tutores para a manutenção da higiene.

Com recursos de doações internacionais, foram instalados chuveiros quentes e tanques para lavar roupas, como um legado de agradecimento ao Clube Fênix pela acolhida. Complementarmente, para estruturar o atendimento de saúde no abrigo, foi montado um ambulatório, operado por equipes rotativas de médicos, enfermeiros e técnicos voluntários vindos de diversos estados. A unidade foi essencial para restabelecer o tratamento de pacientes crônicos que haviam perdido suas receitas e medicamentos na inundação, contando inclusive com uma “farmacinha” organizada em um armário cedido pelo Exército e uma área de refrigeração exclusiva para insulinas.

O maior desafio clínico identificado foi o descontrole glicêmico de vinte e três diabéticos, causado pela alimentação padrão servida a todos. Diante da necessidade de uma dieta diferenciada, a solução surgiu através de pacotes de uma “sopa de astronauta” recebidos via doação. Embora fosse um insumo técnico e inicialmente intocado por falta de preparo, a equipe médica validou sua composição nutricional como ideal para os pacientes.

A logística de alimentação foi então reorganizada com duas chamadas de jantar: uma refeição comum e, após, o sopão especial para os diabéticos. Posteriormente, relatórios médicos confirmaram a estabilização nos índices de açúcar dos pacientes, mantendo-se a distribuição do alimento até o fechamento do abrigo.

São casos que não tem como apagar da memória, a dor daquelas pessoas...

Entre as memórias mais marcantes do abrigo, destaca-se a história de um pai que, por três dias, circulava silencioso e inseparável de sua filha de 14 anos. Ao ser questionado sobre a situação, ele revelou que, no momento do resgate, a família teve que se separar e, desde então, não tinha notícias do paradeiro de sua esposa e outro filho menor. Beth recorda a conversa:

Perguntei: “Mas o que houve?” E ele respondeu, e ainda hoje me arrepio ao lembrar: “Quando o barco passou, havia lugar apenas para dois. Eu e minha filha, de quatorze anos, decidimos que seriam a mãe e o irmão, de cinco anos, a ir. Doze horas depois, passou outro barco que nos resgatou, mas não consigo encontrá-los.”

A busca foi dificultada pela falta de cadastros unificados em meio ao caos que desabrigou mais de 140 mil pessoas. Diante da angústia, o homem decidiu deixar a filha sob os cuidados de Beth Colombo e de um casal de idosos do abrigo para procurar a família a pé, batendo de porta em porta em outros abrigos.

No oitavo dia, o reencontro ocorreu no Fênix: o pai retornou trazendo a esposa e o filho pequeno. Ao final, ele expressou sua gratidão e confiança no local, afirmando que, embora pudessem ter escolhido outro abrigo, fez questão de levar a família para onde sabia que seriam bem cuidados.

A tomada

Outro caso emocionante foi o de uma mulher de 30 anos que se recusava a tomar banho ou sair de perto de uma das poucas tomadas do abrigo. Sentada em uma cadeira e coberta por mantas, sua única prioridade era manter o celular carregado, aguardando notícias da família. Nas palavras de Beth Colombo:

Ela puxou o cobertor, que escondia uma tomada, um recurso raro, já que havia apenas cerca de seis disponíveis, para manter o celular sempre carregado, e disse: “Eu não posso sair daqui.”

Ao ser acolhida por Beth, ela revelou o trauma da separação: na hora do resgate, priorizou a saída da mãe e das duas filhas deficientes em um barco. Ela permaneceu no telhado com o padrasto, que se recusou a ser salvo posteriormente por não querer abandonar seu cavalo e seu cachorro. Sem saber se o barco da família havia virado ou se as filhas estavam medicadas, ela permanecia em vigília absoluta, chegando ao ponto de solicitar aos vizinhos de cama que guardassem seu lugar junto à tomada quando precisava ir ao banheiro.

Somente no décimo dia, após intensas buscas, chegou a confirmação de que sua mãe e filhas estavam seguras na casa de uma tia, em Glorinha - RS. Mais tarde, com a sistematização dos cadastros de óbitos, confirmou-se a tragédia familiar: o padrasto realmente faleceu no bairro Mathias Velho, junto aos animais que se recusou a abandonar.

Beth Colombo permaneceu no abrigo até o embarque dos últimos ônibus para as unidades da ONU, em 5 de julho. Somente quando o salão do Fênix silenciou é que ela se permitiu olhar para a própria perda. Após viver na casa da filha durante todo o período, retornou à sua residência ainda em obras, conseguindo habitá-la plenamente apenas no Natal de 2024.

Fazem parte da nossa história, não tem como, não existe Canoas sem Base Aérea

Por fim, Beth Colombo destaca a simbiose histórica entre Canoas e a Força Aérea Brasileira, elevando a Base Aérea ao *status* de patrimônio vital para o Rio Grande do Sul, pois diante do fechamento do Aeroporto Internacional Salgado Filho, a BACO consolidou-se como o único elo logístico do estado com o mundo, reafirmando sua função de porto seguro e prontidão em momentos de crise. Segundo ela, essa parceria transcende a infraestrutura militar, representando um diferencial de cidadania e um patrimônio afetivo indissociável da identidade e da segurança do povo canoense.

O sonho da farda e o “coração militar”

Aos 71 anos, a coordenadora do abrigo revelou o desejo de juventude de ter servido às fileiras da Força Aérea Brasileira, recordando as barreiras da época, como as limitações de gênero para o ingresso de mulheres e a exigência de altura, que a impediram de realizar o sonho de usar o azul. No entanto, sua atuação na linha de frente do Clube Fênix, lado a lado com os militares, serviu como uma coroação tardia, já que Beth Colombo encerrou sua participação não apenas como uma gestora civil, mas como uma “militar de coração”, cujo compromisso com a ordem, a disciplina e o próximo, personificou os valores da instituição que sempre admirou.

*

UM MOMENTO DE CARINHO EM MEIO À DOR

Cristiana Mendes Camargo⁷

Em maio de 2024, Cristiana Mendes Camargo, hoje Terceiro-Sargento TAD da Força Aérea Brasileira, vivenciou a Operação Taquari II inicialmente como voluntária civil, enquanto seu esposo, o Segundo-Sargento TCO Vedana, do efetivo do GAP-CO, atuava no Rancho da Base Aérea de Canoas. Ao chegar à Base Aérea em 4 de maio e encontrar um cenário preocupante, Cristiana integrou-se à Assistência Social do GAP-CO, sob coordenação das Tenentes Assistente Sociais Maiara e Renata Nunes, para amparar as famílias abrigadas na BACO.

Dado o caráter abrupto dos acontecimentos, o período inicial foi marcado pela escassez de recursos, o que exigiu a coleta imediata de roupas, alimentos e água em locais como a ULBRA. A partir de 6 de maio, contudo, o expressivo volume de doações viabilizou a abertura de um centro de distribuição na sede de uma Associação de Moradores no bairro Niterói, onde Cristiana atuou intensamente na organização e entrega de donativos a militares e civis.

“Um momento de carinho em meio à dor.”

O momento mais emblemático dessa trajetória ocorreu no Dia das Mães, 12 de maio. Com a doação de cinco mil e quinhentas rosas de floriculturas locais e o apoio do coral da ULBRA, Cristiana coordenou uma caravana de acolhimento que percorreu diversos alojamentos em Canoas, incluindo a BACO, a AABB, a ULBRA, o CSSGAPA e o Clube Fênix. Iniciada às 7h, sob chuva, a entrega das flores proporcionou alento a mães em sofrimento extremo, como o caso de uma mulher que buscava sua filha gêmea desaparecida, em suas palavras:

⁷ Cristiana atua como Terceiro-Sargento Técnico em Administração estando lotada na ASES/GAP-CO, desde 2025.

Foi um dia chuvoso, repleto de emoção e relatos dolorosos, como o de mães que ainda não haviam encontrado seus filhos. Levamos flores, música e acolhimento, proporcionando um momento de carinho em meio à dor.

Figura 116- Ação da distribuição de rosas no Dia das Mães.



Fonte: Arquivo pessoal, 2024.

O cheiro que era muito forte

Além da emoção das homenagens, Cristiana testemunhou o cenário devastador do recuo das águas: o entulho acumulado, a perda de memórias em fotografias destruídas e o impacto da destruição nos bairros atingidos:

A visão dos animais mortos e a devastação pelo caminho foram marcas inesquecíveis, além do forte odor. Naquele instante, a sensação era de que jamais retomariamos a normalidade, de que não seríamos capazes de superar tamanha adversidade.

Contudo com a soma dos esforços, a fase de recuperação intensificou-se em julho, quando Cristiana organizou equipes para a entrega de *kits* de limpeza e refeições para aqueles que iniciavam a retomada de suas casas. Mesmo enfrentando o drama pessoal da evacuação de sua própria residência no bairro Niterói, devido ao risco de rompimento do dique, ela manteve o trabalho voluntário até agosto. Essa experiência de dedicação e fraternidade culminou em sua entrada oficial para as fileiras da FAB, primeiro na convocação emergencial de Cabos temporários, em 2024, e posteriormente, como Terceiro-Sargento.

*

UM TRABALHO DE UNIÃO E FRATERNIDADE

Suboficial Veterano André Lampert⁸

Inúmeros militares da FAB, tanto da ativa quanto da reserva, atuaram voluntariamente no amparo e no resgate aos atingidos pelas enchentes, especialmente em

8 O Suboficial Lampert é militar da Reserva e serve no GAP-CO.

Canoas, onde se formou uma rede de solidariedade e acolhimento. Um desses exemplos é o do Suboficial Veterano André Lampert, que a partir do dia 3 de maio de 2024, transformou sua residência em um abrigo para 27 pessoas entre adultos, jovens, idosos, além dos animais de estimação, todos unidos pela gratidão da sobrevivência em meio às perdas materiais.

A rotina do abrigo improvisado estruturou-se em torno da busca diária por doações de alimentos, cobertores e materiais de higiene junto à Defesa Civil, além da captação de água em galões de vinte litros nos postos disponibilizados pela companhia de saneamento do município. A missão contou com o apoio de vizinhos e conhecidos que não foram atingidos, os quais contribuíram com mantimentos e vestuários, além da articulação com igrejas locais para o fornecimento de refeições.

Após cerca de trinta dias, com o recuo gradual das águas, iniciou-se o processo de retorno e limpeza das habitações. Nessa nova etapa, os esforços foram redirecionados para a produção e distribuição de marmitas nos bairros de Canoas, oferecendo suporte alimentar às famílias que iniciavam a reconstrução de seus lares.

*

ENTRE O DEVER E A FAMÍLIA

Primeiro-Sargento SEL Márcio Teixeira⁹

O Primeiro-Sargento SEL Márcio, do Serviço Regional de Infraestrutura de Canoas, vivenciou o agravamento da crise a partir de sexta-feira, dia 3 de maio de 2024, culminando no sábado, quando o lado oeste da cidade foi severamente atingido. O desastre afetou diretamente sua família, além do local de trabalho de sua esposa, uma escola de educação infantil que ficou submersa. Diante do cenário de perda material total, ele precisou conciliar suas responsabilidades profissionais com o apoio emergencial aos familiares, focando inicialmente no abrigo dos desalojados e na garantia da integridade física e saúde de seus parentes.

Contudo, houve um período de grande preocupação durante o caos inicial das cheias, Márcio enfrentou um momento de profunda angústia pessoal: sua sobrinha de 9 anos caiu de um barco durante o resgate no primeiro dia. Devido à desorganização natural do momento e à multiplicidade de abrigos recém-estabelecidos na cidade, a família perdeu o contato com a criança por dois dias. Enquanto prestava apoio aos desabrigados e verificava listas de identificação, o Graduado buscava informações sobre o paradeiro da menina. O reencontro ocorreu na noite de sábado, viabilizado pelo contato de um abrigo montado na ULBRA, onde ela fora acolhida em segurança logo após o incidente, conforme as palavras de Márcio:

Apenas no sábado pela manhã soubemos que eles haviam sido resgatados, pois moravam em uma área mais afastada, no entanto, não havia informações precisas sobre seu paradeiro. Então, fui até os abrigos para procurá-la; por se tratar de uma criança de 9 anos, a preocupação era ainda maior. Conseguimos encontrá-la, graças a Deus, na noite de sábado. Ela estava em um abrigo na ULBRA, e entraram em contato conosco.

Os familiares do Sargento permaneceram desabrigados por cerca de vinte dias, distribuídos entre dois abrigos. Durante esse período, Márcio conciliou o trabalho intensivo no Hospital de Campanha com o suporte logístico aos parentes em seus horários de folga.

9 O Primeiro-Sargento Especialista em Eletricidade Márcio serve no SERINFRA-CO.

Como os abrigos apresentavam limitações estruturais, ele organizou uma rotina em que levava os familiares para sua residência para que pudessem realizar a higiene pessoal e se alimentar, retornando-os aos locais de acolhimento apenas para dormir. Além desse apoio direto, o Sargento mobilizou a entrega de doações, como roupas e colchões, para minimizar o impacto da perda de bens e oferecer melhores condições de permanência durante o período de espera para o retorno às casas e o início da limpeza.

*

UNIÃO PELA VIDA: A MOBILIZAÇÃO DO GLOG-CO NO RESGATE DE UM DOS SEUS

Primeiro-Sargento BET Diego Soares de Brum¹⁰

Durante as inundações, o Sargento De Brum foi resgatado de sua residência no bairro Mathias Velho, por meio de uma embarcação, junto a aproximadamente doze pessoas. Entre elas, estavam sua esposa, a sogra e os três filhos, um deles recém-nascido, com apenas 33 dias, e outro enfermo naquele momento. O grupo incluía ainda o pai e a mãe do Sargento, esta última com dificuldades de locomoção, além de uma vizinha com problemas de saúde.

O resgate ocorreu no dia 5 de maio, um domingo, por volta das 6h30min, quando o nível da água já atingia cerca de quatro metros de altura no local. O evento tivera início na noite de sexta-feira, 3 de maio, e o Graduado relembra aquela situação:

Às 21h, fui até a casa dos meus pais, situada em uma área mais baixa, e os levei para a minha residência, cujo nível era mais elevado em relação à rua. A casa ainda estava em construção, mas possuía um segundo pavimento, o que oferecia maior segurança naquele momento. Levei também uma vizinha com problemas de saúde, além de colchões e itens básicos, antecipando a possibilidade de elevação das águas.

Por volta das 23h30min, o Sargento foi verificar a situação e a água ainda se encontrava cerca de dois metros abaixo do nível da rua, condição considerada normal para períodos de chuva. Ele permaneceu acordado até aproximadamente 1h30min e recorda o instante em que o caos se instalou.

Eram cerca de 3h30min, acordei com um barulho muito intenso de água, acompanhado de movimentação e gritos de vizinhos. Ao sair para verificar, percebi que a água já havia invadido a rua de forma abrupta, impossibilitando qualquer saída. A partir desse momento, iniciamos rapidamente a organização das pessoas: algumas conseguiram acesso a uma casa próxima com segundo andar, enquanto outras foram acolhidas na minha residência.

A elevação da água foi extremamente rápida, chegando a cerca de trinta centímetros por hora, e o Sargento De Brum e as pessoas abrigadas mantiveram-se, inicialmente, no segundo pavimento, enquanto tentavam preservar o máximo de itens essenciais, como botijão de gás, alimentos e outros recursos. No entanto, com a subida ininterrupta do nível da água foi necessário avançar para níveis superiores.

Durante esse período, enquanto ainda tentavam avaliar a situação e os recursos disponíveis, tais como água e eletricidade, o Sargento valia-se de um pequeno sistema de energia solar que permitia manter alguma iluminação. Entretanto, perderam rapidamente

10 O Primeiro-Sargento Especialista em Eletrônica De Brum atua no GLOG-CO.

a comunicação, visto que o sinal de celular era captado apenas no telhado e, ainda assim, de forma bastante limitada, restringindo-se ao envio eventual de mensagens.

No início da manhã de sábado, o Graduado conseguiu estabelecer contato e começou a solicitar ajuda, paralelamente, os seus colegas haviam tomado conhecimento da situação e iniciaram tentativas de localização e apoio. Então, houve uma mobilização conjunta envolvendo os militares do GLOG-CO, familiares e civis, todos tentando viabilizar o resgate.

Por ser aeronavegante, o militar foi orientado a subir ao telhado e vestir o macacão de voo para facilitar sua identificação pelas equipes aéreas. Além disso, como a residência estava em construção, ele improvisou uma plataforma no topo utilizando madeiras, visando possibilitar um eventual resgate por helicóptero.

Durante toda a tarde de sábado, diversas aeronaves sobrevoaram a região, no entanto, a referência visual estava extremamente prejudicada pelo fato de praticamente todas as construções ao redor estarem submersas, tanto que o Sargento De Brum relata que residia em frente a um colégio que já não era mais visível, restando apenas o ginásio parcialmente aparente.

Com a continuidade da elevação do nível das águas, todos foram deslocados para o ponto mais alto da residência, já no telhado, o qual funcionava como um terceiro nível. Nesse momento crítico, valendo-se de sua experiência técnica e militar, o Graduado organizou o grupo e orientou detalhadamente como seria realizado o resgate caso uma aeronave conseguisse localizá-los, preparando o acesso com cordas ao mesmo tempo que mantinha sinalização visual constante.

Em determinado momento, uma das aeronaves chegou a sobrevoar diretamente a área, indicando que havia avistado o grupo, embora as condições operacionais ainda fossem bastante limitadas. Posteriormente, o resgate foi efetivado por meio de um barco, que retirou todos com segurança, permitindo que, após a situação, parte do grupo fosse acolhida por familiares enquanto a outra permanecia em uma residência próxima, onde todos iniciaram o processo de reorganização da vida.

*

Os relatos presentes neste capítulo simbolizam a atuação de todos os militares que trabalharam voluntariamente na linha de frente da solidariedade, demonstrando que, para a família aeronáutica, a missão de salvar não se encerrava ao final do expediente, mas se estendia a cada gesto de amparo ao próximo.

Salienta-se que a Força Aérea Brasileira, através da Guarnição de Aeronáutica de Canoas, cedeu três áreas para prestar apoio emergencial para pessoas afetadas pela calamidade. A tabela abaixo apresenta informações relacionadas a estes locais.

Tabela 8 – Dados dos abrigos da GUARNAE-CO.

	ABRIGOS		
Órgão Responsável	Prefeitura de Canoas	Prefeitura de Canoas	V COMAR
Local	ASSGAPA	Clube Fênix	BACO
Pico de Abrigados	350	300	204
Início da atividade	03/05/2024	03/05/2024	03/05/2024
Término	07/06/2024	05/07/2024	07/06/2024
Alimentação	Donativos e voluntários	Central da Prefeitura, donativos e voluntários	Rancho GAP-CO
Pessoal envolvido	30	25	20

Fonte: Todos Unidos pelo Sul, 2024.

Enquanto os militares da Força Aérea Brasileira, demonstravam mais uma vez seu compromisso com a população gaúcha por meio de um sentimento de união e solidariedade, crescia de forma paralela em todo o país um movimento de apoio ao Rio Grande do Sul por intermédio de doações. Nascia, então, a campanha “Todos Unidos pelo Sul”, uma iniciativa da FAB, cujas ações conheceremos no próximo capítulo.

CAPÍTULO 7

TODOS UNIDOS PELO SUL A CAMPANHA NACIONAL DE SOLIDARIEDADE E MOBILIZAÇÃO LOGÍSTICA

A campanha “Todos Unidos pelo Sul”, idealizada pelo Comandante da Aeronáutica Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, natural de Canoas, constituiu-se em uma das maiores mobilizações solidárias já registradas no Brasil, reunindo esforços de instituições públicas, do setor privado e, sobretudo, da população civil, em apoio às vítimas das inundações que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024. Com forte participação da Força Aérea Brasileira, a iniciativa organizou a arrecadação, o transporte e a distribuição de donativos em escala nacional, estruturando uma complexa rede logística capaz de responder com rapidez e eficiência às demandas emergenciais.

Desde os primeiros dias da crise, toneladas de alimentos, roupas, itens de primeira necessidade e milhares de litros de água passaram a chegar a pontos de coleta em diversas regiões do país. Coube à FAB, em integração com outras Forças e órgãos civis, transformar essa expressiva corrente de solidariedade em um fluxo logístico contínuo e organizado, garantindo que os mantimentos chegassem, no menor tempo possível, às populações atingidas.

Estrutura logística e integração de modais

Para viabilizar o escoamento dos donativos, foi estruturada uma força-tarefa multimodal, empregando, de forma coordenada, os modais aéreo, terrestre, ferroviário e marítimo. As cargas arrecadadas foram inicialmente concentradas em unidades militares estratégicas, como a Base Aérea de Brasília (BABR), a Base Aérea do Galeão (BAGL), no Rio de Janeiro, e a Base Aérea de São Paulo (BASP), em Guarulhos, além do apoio de outras nove bases aéreas distribuídas pelo território nacional.

A FAB adotou, nesse contexto, a concepção logística denominada LOG 2-3-7, estabelecida pelo Comando da Aeronáutica (COMAER). O modelo previa três níveis de resposta: em até duas horas, o emprego do modal aéreo para situações emergenciais; em até três dias, a priorização do transporte terrestre; e, em até sete dias, a utilização do sistema multimodal, integrando os meios ferroviário, marítimo e rodoviário. Essa organização permitiu não apenas rapidez na resposta inicial, mas também sustentabilidade no fluxo logístico ao longo da operação.

Figura 117 – Hangar na BABR, um dos pontos de arrecadação da campanha.



Sgt Viegas / Força Aérea Brasileira

Fonte: FAB, 2024.

A dimensão da mobilização foi destacada por representantes da iniciativa privada, como, por exemplo, para o Diretor de Operações do Grupo Porto Seco Centro-Oeste, Everaldo Fiatkoski. Para ele, a campanha evidenciou a força da participação coletiva: “A Força Aérea teve uma representatividade grande ao iniciar a campanha de doação, servindo também como ponto de coleta e envio dos donativos. O volume foi tamanho que não foi possível movimentar tudo apenas com aeronaves, e a multimodalidade se mostrou uma solução eficiente e acessível para fazer com que essas doações chegassem a quem mais precisava”.

O modal aéreo: rapidez e resposta imediata

O transporte aéreo foi essencial nos momentos mais críticos da Operação Taquari II, garantindo agilidade na entrega de suprimentos e apoio direto às áreas mais afetadas. Aeronaves da FAB, em conjunto com companhias aéreas e organizações voluntárias, realizaram voos diários transportando donativos para o Rio Grande do Sul.

A partir da BABR, por exemplo, o trajeto até a BACO tinha duração aproximada de duas horas e meia. Ao chegar, as cargas eram rapidamente descarregadas e encaminhadas aos centros de distribuição, de onde seguiam para as comunidades atingidas.

Mais de mil toneladas de donativos foram transportadas considerando apenas as aeronaves da FAB, entre os vetores empregados, destacaram-se a aeronave C-105 Amazonas, do 1º/15º GAV, Esquadrão Onça; o KC-390 Millennium, operado pelo 1º/1º GT, Esquadrão Gordo, e pelo 1º GTT, Esquadrão Zeus; além do KC-30, do 2º/2º GT, Esquadrão Corsário.

Para as equipes envolvidas, cada pouso representava mais do que a entrega de carga: era a chegada de esperança. Em muitos casos, os donativos transportados significavam o primeiro apoio recebido por comunidades isoladas, reforçando o sentimento de amparo em meio à adversidade.

Figura 118 – Recrutas transportando donativos para a aeronave.



Sgt Mônica / Força Aérea Brasileira

Fonte: FAB, 2024.

O modal rodoviário: volume e capilaridade

Em complemento ao transporte aéreo, o modal rodoviário desempenhou papel fundamental no deslocamento de grandes volumes de carga. Por meio da atuação conjunta com o Exército Brasileiro, empresas de transporte e colaboradores civis, a FAB coordenou o envio de carretas e caminhões carregados com donativos.

Figura 119 – KC-390 Millennium e os caminhões do Exército carregados com donativos rumo ao Rio Grande do Sul.



Fonte: FAB, 2024.

O trajeto terrestre entre Brasília e Canoas, com duração média de três dias, permitiu o transporte de mais de três mil toneladas de suprimentos. Essa modalidade mostrou-se essencial para garantir capilaridade à distribuição, alcançando localidades que demandavam volumes maiores de carga e que já contavam com melhores condições de acesso.

A participação de motoristas e equipes de apoio, muitas vezes voluntários, também foi marcante. Em estradas longas e, por vezes, desafiadoras, esses profissionais contribuíram de forma silenciosa, mas decisiva, para que a ajuda chegasse ao destino.

Figura 120 – O Comandante da Aeronáutica (ao centro) e um grupo de caminhoneiros voluntários na chegada à BACO com os donativos.



Fonte: Biasus, 2024.

O sistema multimodal: eficiência e sustentabilidade

Para assegurar a continuidade do fluxo logístico em larga escala, foi implementado o transporte multimodal, integrando os meios rodoviário, ferroviário e marítimo. Nesse modelo, caminhões bitrem¹ eram carregados na Base Aérea de Brasília e seguiam até o Porto Seco Centro-Oeste, em Anápolis - GO, onde os contêineres eram transferidos para trens.

A partir dali, as cargas seguiam por ferrovia até Sumaré - SP, sendo posteriormente reacomodadas em caminhões com destino ao Porto de Santos - SP. Nesse ponto, os contêineres eram embarcados em navios que seguiam até o Porto de Rio Grande - RS, onde após o desembarque, os donativos eram encaminhados por via terrestre até a Base Aérea de Canoas, quando eram redistribuídos.

Esse sistema multimodal, com tempo médio de deslocamento de sete dias, possibilitou o transporte de mais de treze mil toneladas de doações desde o início da campanha, revelando-se não apenas eficiente, mas também estratégico, ao permitir o

¹ Um caminhão bitrem é uma combinação de veículos de carga composta por um cavalo mecânico (unidade tratora) e dois semirreboques articulados entre si por uma quinta roda, totalizando sete ou nove eixos.

escoamento contínuo de grandes volumes de carga, reduzindo custos e ampliando o alcance da operação.

Figuras 121, 122 e 123 – Etapas do sistema multimodal.



Fonte: FAB, 2024.

Solidariedade que se transforma em ação

A campanha “Todos Unidos pelo Sul” evidenciou a capacidade de mobilização da sociedade brasileira diante de situações de calamidade. A integração entre as Forças Armadas, órgãos governamentais, empresas privadas e cidadãos resultou em uma resposta coordenada, eficaz e profundamente humana, refletida não apenas nos volumes transportados, mas no elo de solidariedade estabelecido entre diferentes regiões do país. Cada doação recebida, organizada e entregue representou um gesto de empatia e compromisso com o próximo.

Tabela 9 – Quantitativo de donativos nos Centros de Regionais de Distribuição da FAB.

Local	Transportados por aeronaves FAB (toneladas)	Transportados por outros modais (toneladas)	Total transportado (toneladas)
Base Aérea de Brasília	353	3.514	3.867
Base Aérea de São Paulo	460	6.609	7.069
Base Aérea do Galeão	224	2.603	2.827
Demais localidades	107	2.141	2.248
Total	1.144	14.867	16.011

Fonte: FAB, 2024.

*

A efetividade da campanha “Todos Unidos pelo Sul” esteve diretamente ligada à ampla divulgação do trabalho realizado pela Força Aérea Brasileira durante a Operação Taquari II. Nesse contexto, a atuação do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), em coordenação com os meios de comunicação de todo o País, mostrou-se essencial para fortalecer o engajamento e despertar a solidariedade do povo brasileiro. Em meio ao medo e às dificuldades, a informação segura também levou esperança e confiança às famílias atingidas. É sobre essa relevante cobertura jornalística que trata o próximo capítulo.

CAPÍTULO 8

A COBERTURA JORNALÍSTICA NA OPERAÇÃO TAQUARI II

Durante a elaboração desta obra sobre a atuação da Força Aérea Brasileira na Operação Taquari II, destacou-se o importante papel do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER) na divulgação dos acontecimentos.

Com a instalação da Operação, o CECOMSAER, em conjunto com as Seções de Comunicação Social das Organizações Militares, organizou uma cobertura jornalística abrangente, responsável e transparente sobre as ações da FAB.

O acompanhamento de uma tragédia dessa magnitude exigiu equilíbrio entre o dever de informar e o respeito às vítimas, reafirmando os princípios éticos do jornalismo e servindo como instrumento de prestação de contas. Em meio à rápida disseminação de informações, o trabalho do CECOMSAER ajudou a orientar a população e a evidenciar o papel da FAB na crise. Seus registros capturaram, com sensibilidade, o esforço de militares, profissionais de saúde, voluntários e civis, revelando sentimentos de medo, resiliência, solidariedade e alívio.

O material produzido representa um valioso legado institucional para a memória da Operação Taquari II, ampliando a compreensão pública sobre a dimensão do esforço coletivo. Por isso, a comissão editorial do livro “Asas da Esperança” expressa o seu singelo agradecimento aos profissionais do CECOMSAER, por meio do testemunho do Tenente-Coronel Aviador Seewald, que integrou a equipe de cobertura.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DO V COMAR

Tenente-Coronel Aviador Alisson Seewald¹

“No dia 4 de maio de 2024, por volta das 5h, após deixar a Vila dos Oficiais, que já se encontrava sob risco iminente de inundação e conduzir minha família para um local seguro, segui imediatamente para a Base Aérea de Canoas. Dali, deveria deslocar-me de viatura até a sede do Comando Militar do Sul, onde estava designado para compor a Célula de Comunicação Social do Comando Operacional Conjunto Taquari II, contudo o avanço das águas pelas ruas, tornou o deslocamento inviável. Diante da

¹ O Tenente-Coronel Aviador Seewald, é piloto da Aviação de Transporte e foi o Assessor de Comunicação Social do V COMAR durante a Operação Taquari II.

situação, a decisão mais prudente foi permanecer na própria Base Aérea e, a partir dali contribuir para a Operação.

Passsei, então, a auxiliar nas atividades de Comunicação Social, reportando-me ao Comando Operacional Conjunto Taquari II, ao Gabinete de Crise do V COMAR e ao Comando da BACO. Já no dia 4 de maio, inúmeros helicópteros utilizavam a Base como ponto de apoio para missões de resgate na Região Metropolitana de Porto Alegre e, diante daquele cenário, a pergunta era inevitável: como ajudar de forma efetiva?”

Em virtude da importância que a Base Aérea assumia para reduzir os efeitos da tragédia climática, o Tenente-Coronel Seewald passou a apoiar os órgãos de comunicação na divulgação das ações da FAB na BACO:

“Com o aumento das demandas, todo o efetivo disponível da Guarnição foi remanejado para atender às novas atividades que surgiam e coube a mim coordenar o atendimento aos inúmeros órgãos de comunicação que buscavam informações e acesso às operações. Em meio à catástrofe, quando muitas áreas estavam isoladas e a própria Base encontrava-se praticamente ilhada, as atividades continuavam assegurando a ligação aérea entre o restante do país e as regiões mais afetadas e, naquele momento, tornou-se evidente que era preciso mostrar à sociedade o que estava sendo feito. A informação correta e tempestiva era a única forma de reacender a esperança e oferecer algum alento àqueles que enfrentavam perdas significativas.

Passamos a receber veículos de imprensa de todo o país, sempre em coordenação com o Centro de Comunicação Social da Aeronáutica, o Comando Operacional Conjunto Taquari II, o Comando da BACO e o Gabinete de Crise. Chegavam equipes de rádio, televisão e plataformas digitais, muitas vezes após longas jornadas, enfrentando as mesmas dificuldades impostas pela enchente. Conseguimos atender mais de oitenta equipes jornalísticas que passaram pela Base ao longo de trinta dias, mostrando com transparência todas as atividades desenvolvidas em apoio à Operação.

Ao acompanhar esse trabalho de perto, pude observar a atuação da imprensa sob outra perspectiva que, além do produto final exibido ao público, tem profissionais dedicados, frequentemente sem local adequado para repouso ou alimentação, mas profundamente comprometidos com a missão de informar. Aguardavam horas para registrar imagens, editavam conteúdos de forma improvisada, por vezes na calçada em frente ao Posto do Correio Aéreo Nacional, para que, em poucos minutos, o país tivesse conhecimento do que ocorria no Rio Grande do Sul. Grandes nomes da comunicação e do entretenimento estiveram presentes, ao lado de repórteres anônimos, todos movidos pelo mesmo propósito.

Paralelamente ao apoio às equipes de imprensa, atuávamos na produção de conteúdo para o CECOMSAER, que deslocou militares especializados já ao final do dia 5 de maio. Foram organizadas duas equipes, em regime de turnos, assegurando cobertura ininterrupta das atividades ao longo das 24 horas, durante todo o mês de maio.

Tive, ainda, a oportunidade de acompanhar algumas missões da Força Aérea Brasileira que justificaram todos os 26 anos da minha vida nessa Instituição. Sou gaúcho, nascido no interior do estado e ver meu povo sendo amparado pela FAB, é algo que me fez realmente valorizar o sentimento de pertencimento.

Nos primeiros dias, as ações concentraram-se nos resgates e na adaptação da estrutura da BACO às novas exigências operacionais. Enquanto equipes de imprensa transitavam pelo hangar e pelo pátio de estacionamento das aeronaves, sempre

acompanhadas e registrando a intensa movimentação, barracas foram montadas para ampliar a capacidade de acomodação dos militares, que atuavam em jornadas contínuas.”

O Tenente-Coronel Seewald destaca a sua admiração quanto ao movimento de transferência de um bebê doente em direção a um hospital no interior, distante 500 km de Porto Alegre:

“A dimensão da crise tornou-se ainda mais evidente quando um helicóptero *Black Hawk* da FAB foi acionado para realizar a evacuação aeromédica de um bebê com problemas respiratórios. Além da enchente, o frio típico do período já se fazia presente, agravando quadros clínicos em todo o estado. O bebê seria transportado de Esteio para Santa Rosa, a cerca de 500 quilômetros de distância e para quem cresceu no interior, acostumado ao fluxo de pacientes graves em direção à capital, aquele movimento inverso simbolizava a excepcionalidade do momento, pois a estrutura hospitalar também havia sido impactada. Confesso que temi pela sorte da criança, mas, ainda assim, era preciso manter o foco e seguir trabalhando. Conseguimos que equipes de imprensa acompanhassem o traslado, permitindo que a sociedade acompanhasse a missão.

Em determinada ocasião, uma aeronave C-105 Amazonas foi empregada no lançamento de donativos sobre o município de São Jerônimo, então isolado pelas águas. Outros lançamentos semelhantes ocorreram ao longo da Operação e para minha surpresa e orgulho pessoal, o comandante daquela aeronave havia sido meu aluno quando cadete da Academia da Força Aérea, o que tornou o momento ainda mais significativo.”

“Com o avanço da Operação, a FAB passou a empregar de forma intensiva suas aeronaves de transporte, mobilizando meios para deslocar donativos e materiais de apoio provenientes de todas as regiões do Brasil e, naquele momento, percebi que a sociedade teve o retorno justo pelo seu investimento. As aeronaves KC-390 Millennium, desenvolvidas no país, desempenharam papel central nesse esforço logístico, transportando medicamentos, alimentos, água potável, geradores e, posteriormente, bombas de grande porte destinadas à drenagem das extensas áreas alagadas. A cada voo consolidava-se a integração entre Forças Armadas, órgãos civis e a sociedade, evidenciando o retorno do investimento público em capacidades estratégicas.

Muitas histórias foram contadas e preservadas naquele período. Desse modo, creio que as lições aprendidas devem orientar nossas ações futuras. Quanto ao bebê transportado para Santa Rosa, meu temor não se confirmou e algum tempo depois, ele retornou, saudável, sorridente e bem-vestido ao lado dos pais, simbolizando o resultado do trabalho silencioso de homens e mulheres, militares e civis, que, sob circunstâncias adversas, atuaram com profissionalismo, solidariedade e espírito de união nacional, sob as asas da Força Aérea Brasileira.”

*

Ao encerrar-se a descrição da cobertura jornalística da Operação Taquari II, permanece o registro de dias marcados pelo medo e pela incerteza, mas também pela resiliência de um povo amparado pela solidariedade coletiva. Entre imagens de dor e sinais renovados de esperança, consolidou-se a percepção de que o alívio alcançado resultou do esforço conjunto. No capítulo seguinte, serão examinadas as lições aprendidas, a partir da atuação da FAB nas inundações de 2024 no Rio Grande do Sul.

CAPÍTULO 9

LIÇÕES APRENDIDAS

PLANEJAMENTO, PREPARAÇÃO E RESPOSTA NO ÂMBITO DA GUARNIÇÃO AERONÁUTICA DE CANOAS

O presente capítulo tem como objetivo consolidar os ensinamentos institucionais, as lições aprendidas, decorrentes da atuação da Guarnição de Aeronáutica de Canoas (GUARNAE-CO) durante as inundações de 2024 no Rio Grande do Sul e, neste sentido, trata-se de uma análise em nível de comando e gerenciamento, voltada à compreensão das decisões adotadas no âmbito do Quinto Comando Aéreo Regional e de suas organizações subordinadas, com destaque para a Base Aérea de Canoas e a Base Aérea de Santa Maria.

Ao transformar o Plano de Contingência em reflexão histórica, busca-se não apenas registrar procedimentos, mas compreender como a experiência vivida influenciou a evolução institucional. Nesse contexto, as lições aprendidas extrapolam o nível operacional, permitindo avaliar a capacidade de coordenação, adaptação e resposta da Guarnição diante de um cenário extremo, marcado por incertezas, urgência e elevado impacto humano.

Fundamentos do Planejamento e da Preparação

As inundações de 2024 evidenciaram a relevância de um planejamento estruturado e continuamente atualizado e, por conseguinte, o Plano de Contingência da GUARNAE-CO foi concebido para orientar ações de resposta a eventos de grande vulto, demonstrando a importância de estabelecer previamente responsabilidades, conceitos e diretrizes claras, permitindo uma atuação coordenada entre as diversas organizações militares e civis.

A adoção de referências consolidadas, tanto no âmbito das Forças Armadas quanto em organismos internacionais de gestão de desastres, contribuiu para a construção de um modelo baseado em fases: preparação, resposta e recuperação. Ainda que o foco institucional tenha recaído sobre a preparação e a resposta imediata, a experiência demonstrou que essas etapas são interdependentes e exigem constante retroalimentação, a partir das lições extraídas em operações reais.

Identificação de Ameaças e Consciência Situacional

Um dos principais ensinamentos diz respeito à necessidade de aprimorar continuamente a identificação de ameaças e a análise de riscos: a possibilidade de recorrência de inundações, em magnitude igual ou superior à de 2024, deixou de ser uma hipótese remota para se consolidar como cenário concreto de planejamento.

Nesse cenário, destacou-se a importância do monitoramento permanente das condições meteorológicas, dos níveis dos rios e da integridade das estruturas de contenção. A criação de um comitê permanente de acompanhamento dessas variáveis mostrou-se essencial para ampliar a consciência situacional e antecipar decisões. Relatos de militares envolvidos indicam que, nos momentos mais críticos, a informação precisa e oportuna foi decisiva para orientar ações que salvaram vidas e preservaram meios.

Capacidades Existentes e Limitações Identificadas

A atuação da GUARNAE-CO revelou um conjunto significativo de capacidades já consolidadas, das quais, destacaram-se a estrutura de Comando e Controle, o relacionamento institucional com órgãos civis e militares, e a capacidade de manter o aeródromo da Base Aérea de Canoas em operação contínua, mesmo sob condições adversas. Esse esforço permitiu o recebimento de aeronaves militares e civis engajadas nas missões de apoio à calamidade.

Entretanto, também se evidenciaram limitações importantes, entre elas: a capacidade de abrigo para militares e familiares mostrou-se restrita, assim como os meios disponíveis para evacuação terrestre; a armazenagem de donativos revelou-se insuficiente diante do volume recebido, e a sustentação logística isolada, limitada a poucos dias, exigiu rápida integração com fluxos externos de suprimento. Esses aspectos reforçaram a necessidade de reavaliação estrutural e de ampliação das capacidades existentes.

Apoio ao Efetivo e Dimensão Humana da Crise

Um dos aspectos mais marcantes da Operação foi o impacto direto sobre o efetivo, visto que, muitos militares e seus familiares residiam em áreas atingidas pelas inundações, enfrentando perdas materiais, deslocamentos forçados e incertezas quanto à segurança de seus lares que, apesar disso, permaneceram engajados na missão, conciliando o dever profissional com a proteção de suas famílias.

Nesse contexto, tornou-se evidente a necessidade de mapear previamente o efetivo residente em áreas de risco, o que tornou fundamental a criação de mecanismos de acompanhamento, comunicação e acionamento para garantir o apoio oportuno. Os testemunhos indicam ainda que, em diversos momentos, a solidariedade entre colegas foi decisiva, com militares auxiliando no resgate de familiares e no acolhimento de companheiros em situação de vulnerabilidade.

Infraestrutura, Logística e Continuidade Operacional

A manutenção da capacidade operacional da Base Aérea de Canoas constituiu um dos pilares da resposta à crise, pois ao operar ininterruptamente, o aeródromo tornou-se um elo logístico essencial para o transporte de pessoal, suprimentos e ajuda humanitária, exigindo adaptações rápidas na infraestrutura e na gestão dos recursos disponíveis.

Esses ensinamentos apontam para a necessidade de readequação de estruturas críticas, como pátios de aeronaves, hangares, sistemas de abastecimento e vias de acesso e, da mesma forma, evidenciou-se a importância de garantir a continuidade dos serviços essenciais, como energia, água, comunicações e tecnologia da informação, mesmo em condições de isolamento. A experiência demonstrou que a resiliência logística é fator determinante para o sucesso das operações.

Comunicações, Comando e Controle

A crise ressaltou a importância de sistemas robustos de Comando e Controle, capazes de operar, caso necessário, de forma descentralizada, pois a possibilidade de comprometimento de instalações físicas exigiu a análise sobre alternativas para a instalação do Gabinete de Crise em diferentes locais da Guarnição.

Além disso, a necessidade de aprimorar os meios de comunicação com o efetivo tornou-se clara, uma vez que a criação de canais eficientes para envio de alertas, definição

de pontos de encontro e controle de pessoal em emergências revelou-se fundamental. Diversos relatos destacam que a clareza das orientações transmitidas contribuiu para reduzir a sensação de desamparo e aumentar a confiança nas ações conduzidas.

Integração Interinstitucional e Apoio Externo

Outro ensinamento relevante refere-se à integração com órgãos públicos e entidades civis, graças ao bom relacionamento previamente estabelecido que facilitou a coordenação com a Defesa Civil, órgãos federais, prefeituras e empresas privadas, permitindo a obtenção de apoio logístico e operacional em momentos críticos.

A necessidade de mapear previamente recursos disponíveis fora da estrutura militar, como equipamentos, viaturas e meios náuticos mostrou-se fundamental, visto que a experiência indicou que a articulação antecipada com parceiros externos amplia significativamente a capacidade de resposta, especialmente em cenários de grande escala, nos quais os recursos próprios se tornam insuficientes.

Proteção de Meios e Segurança das Instalações

A preservação de aeronaves, equipamentos sensíveis e materiais estratégicos representou um desafio adicional durante a crise, pois a elevação do nível das águas exigiu decisões rápidas quanto ao deslocamento ou à proteção desses meios, nem sempre em condições ideais.

Nesse sentido, evidenciou-se a necessidade de mapeamento prévio dos itens mais sensíveis, bem como de planejamento para sua salvaguarda. A segurança das instalações, especialmente em áreas alagadas ou com acesso restrito, também demandou adaptações, incluindo o emprego de efetivo adicional e a revisão dos dispositivos de vigilância.

Aprimoramento Contínuo e Revisão dos Planos

As análises realizadas demonstram que o planejamento não é estático, devendo ser constantemente revisado à luz das experiências vividas e, portanto, as inundações de 2024 ofereceram um conjunto valioso de ensinamentos, mas também evidenciaram que novas lacunas podem surgir diante de cenários distintos.

Processos de revisão periódica, bem como a consolidação das informações em nível de comando, são medidas essenciais para garantir a evolução contínua, por este motivo, o envio sistemático de dados pelas organizações militares ao V COMAR permite a coordenação de ações integradas e o aperfeiçoamento dos planos existentes.

Síntese das Lições e Legado Institucional

As lições aprendidas no âmbito da GUARNAE-CO revelam uma organização capaz de responder com eficácia a um dos maiores desastres naturais de sua história recente e, mais do que procedimentos e estruturas, destacou-se o comprometimento do efetivo, a solidariedade entre os envolvidos e a capacidade de adaptação diante da adversidade.

O legado dessas experiências ultrapassa o contexto da Operação Taquari II, traduzindo-se em conhecimento institucional, em aperfeiçoamento de processos e, sobretudo, em uma consciência renovada da importância do preparo contínuo. Em meio às dificuldades, emergiram também sentimentos de esperança e alívio, à medida que vidas foram preservadas e a missão cumprida, reafirmando o papel da Força Aérea Brasileira no apoio à sociedade.

A Estrutura de Gerenciamento da Crise

A experiência das inundações de 2024 evidenciou a importância de uma estrutura clara e funcional para o gerenciamento de crises no âmbito da GUARNAE-CO. A ativação progressiva de mecanismos institucionais, iniciando pelo monitoramento contínuo e evoluindo para a constituição de um Gabinete de Crise, demonstrou-se fundamental para garantir respostas rápidas e coordenadas diante de um cenário em constante transformação.

O Comitê de Monitoramento, composto por setores de inteligência, infraestrutura e meteorologia, assume papel decisivo ao fornecer informações atualizadas sobre as condições climáticas, níveis dos rios e integridade das estruturas de contenção e, como resultado, esses dados permitem antecipar decisões e orientar os comandantes das organizações militares, reduzindo incertezas em momentos críticos.

A Ativação do Gabinete de Crise e o Processo Decisório

A ativação do Gabinete de Crise, sob a liderança do Comandante do V COMAR, representou um marco no enfrentamento da emergência: ao reunir comandantes, chefes e assessores, o gabinete consolidou-se como o principal fórum de decisão, responsável por avaliar cenários, definir prioridades e coordenar ações de resposta.

A primeira reunião, de caráter diagnóstico, mostrou-se essencial para estabelecer um entendimento comum da situação, tais como, bens ameaçados, riscos institucionais, cenários a evitar e estado final desejado, os quais foram analisados com profundidade. Esse alinhamento inicial permitiu que as decisões subsequentes fossem tomadas com maior clareza e objetividade, mesmo diante da pressão imposta pela evolução rápida da crise.

Dinâmica das Reuniões e Consolidação das Informações

A realização de reuniões periódicas, estruturadas como *briefings* diários de situação, assegurou a continuidade do processo decisório e a atualização constante do cenário. A cada encontro, eram avaliadas as mudanças no ambiente operacional, os impactos das decisões anteriores e as novas demandas surgidas, permitindo ajustes tempestivos nas ações em curso.

A elaboração do chamado “Sumário da Crise” constituiu uma prática relevante, ao consolidar as principais informações, decisões e orientações em um único documento, o qual, sendo continuamente atualizado, contribuiu para a unidade de entendimento entre os membros do gabinete e para a preservação da memória institucional. Ao final da crise, esse material revelou-se valioso para a identificação das lições aprendidas.

Disciplina Operacional e Pronta-Resposta

Outro ensinamento importante refere-se à necessidade de disciplina no cumprimento das orientações emanadas pelos órgãos competentes, especialmente a Defesa Civil, uma vez que a rápida evolução das inundações exigiu decisões imediatas, como a evacuação de áreas de risco, muitas vezes em condições de incerteza e pressão emocional.

Nesse contexto, a prontidão do efetivo em seguir as determinações mostrou-se decisiva para a preservação de vida, tendo em conta que relatos de militares e familiares indicam que embora o momento fosse marcado por apreensão e, por vezes medo, a confiança nas orientações recebidas e o espírito de corpo contribuíram para uma resposta coordenada e eficaz.

Integração com Outros Órgãos e o Comando Conjunto

A atuação integrada com outros órgãos públicos destacou-se como um dos pilares da resposta à crise, notadamente a participação em comitês interinstitucionais e a articulação com entidades civis e militares, que ampliaram significativamente a capacidade de atuação da Força Aérea Brasileira, permitindo uma resposta mais abrangente e eficiente.

A ativação do Comando Operacional Conjunto Taquari II, sob coordenação do CMS, evidenciou a importância da flexibilidade organizacional e, integrando-se nesse cenário, o Gabinete de Crise da GUARNAE-CO passou a atuar como elo entre

as organizações militares locais e a estrutura conjunta, garantindo a continuidade das operações e a adequada integração dos esforços.

Preparação Permanente e Estrutura de Contatos

A necessidade de manter atualizadas as listas de contatos, tanto internas quanto externas, revelou-se um aspecto crítico para a agilidade das ações: o acesso rápido a comandantes, efetivo, órgãos públicos e parceiros privados permitiu o acionamento eficiente de recursos e a coordenação de esforços em tempo oportuno.

Além disso, a atualização constante das informações sobre o efetivo, incluindo endereços e composição familiar, mostrou-se essencial para o apoio em emergências, reforçando que o preparo para crises começa muito antes de sua ocorrência e exige organização, disciplina e atenção aos detalhes.

Treinamento, Exercícios e Aprendizado Contínuo

As inundações de 2024 também evidenciaram a importância do treinamento prévio e da realização de exercícios simulados, pois, muito embora nenhuma simulação seja capaz de reproduzir integralmente a complexidade de uma crise real, essas atividades contribuem para o aprimoramento do processo decisório e para o fortalecimento da coordenação entre os diversos atores envolvidos.

A adoção de exercícios em formatos variados, incluindo cenários fictícios e “manobras na carta”, mostrou-se adequada para testar hipóteses e identificar vulnerabilidades, bem como ressaltou a necessidade de conduzir esses exercícios com cautela, evitando o uso de dados reais que possam gerar interpretações indevidas ou constrangimentos institucionais.

Comunicação Social e Relacionamento com a Imprensa

A comunicação com a sociedade, por meio da imprensa, assumiu um papel estratégico durante a crise. A divulgação de informações claras, precisas e tempestivas contribuiu para orientar a população e reforçar a confiança nas instituições, destacando-se nesse aspecto, a atuação coordenada entre as assessorias de comunicação e o Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

A definição de um porta-voz, a preparação de notas oficiais e a realização de coletivas de imprensa permitiram organizar o fluxo de informações e evitar a disseminação de dados imprecisos ao mesmo tempo em que se preservou a operacionalidade das ações, impedindo que a presença da imprensa interferisse nas atividades em curso. Essa experiência reforçou a importância do equilíbrio entre transparência e eficiência operacional.

Orientações aos Comandantes e ao Efetivo

Tais constatações ressaltam que as inundações de 2024 não devem ser compreendidas como um evento isolado, mas como parte de um cenário possível e recorrente na região, portanto, cabe aos comandantes manterem os planos de mitigação constantemente atualizados, incorporando as experiências vividas e adaptando-se às mudanças do ambiente.

Do mesmo modo, o efetivo, especialmente aqueles recém-chegados à Guarnição, deve ser orientado quanto aos riscos existentes e às medidas de prevenção, uma vez que o conhecimento dos planos de contingência municipais e das orientações da Defesa Civil mostrou-se essencial para a segurança individual e coletiva. Em diversos relatos, destacou-se que a preparação prévia contribuiu para reduzir danos e facilitar a recuperação após o evento.

A Consciência Comunitária e a Responsabilidade Individual

A crise também evidenciou o papel de cada indivíduo na construção de uma resposta eficaz, tais como a organização de documentos, o cuidado com instalações residenciais e a atenção às orientações das autoridades, as quais são medidas simples, mas mostraram-se fundamentais para minimizar riscos.

Além disso, a solidariedade entre vizinhos e comunidades destacou-se como elemento essencial no enfrentamento das dificuldades, com militares, familiares e civis atuando de forma conjunta, compartilhando recursos e apoiando aqueles mais afetados, destacando-se que, essa dimensão humana, marcada por empatia e cooperação, constituiu um dos legados mais significativos da Operação.

Encerramento da Crise e Consolidação das Lições

O encerramento da crise, determinado pelo Comandante do V COMAR, representou não apenas o restabelecimento de condições mínimas de normalidade, mas também o início de um processo reflexivo, assim, a realização de uma reunião final para avaliação das ações permitiu consolidar as lições aprendidas e identificar oportunidades de melhoria.

O registro sistemático dessas informações, aliado à sua incorporação nos planos institucionais, assegura que o conhecimento adquirido não se perca, desta forma cada experiência vivida contribui para o fortalecimento da capacidade de resposta da Força Aérea Brasileira, preparando-a para desafios futuros.

As lições aprendidas no gerenciamento da crise reafirmam a importância da preparação contínua, da liderança firme e da integração entre instituições, entretanto, mais do que protocolos, foram as pessoas, militares, civis e voluntários, que deram sentido às ações, demonstrando resiliência, solidariedade e compromisso com o bem-comum.

*

EPÍLOGO

O Legado da Operação Taquari II

Ao encerrar o relato das ações da Força Aérea Brasileira na Operação Taquari II, torna-se fundamental reconhecer as capacidades humanas e institucionais que viabilizaram o êxito da missão. O sucesso alcançado foi resultado direto da união e da solidariedade do povo brasileiro, sustentadas pela integração entre instituições das diversas esferas governamentais, forças de segurança, órgãos civis, voluntários e pelas demonstrações de abnegação e profissionalismo dos homens e mulheres da FAB.

Ademais, a Operação Taquari II evidenciou que, diante da adversidade extrema, a união de esforços é capaz de transformar cenários de caos em exemplos de superação e esperança. Que o sentimento de dever cumprido impulsione o contínuo aperfeiçoamento institucional e fortaleça ainda mais a solidariedade do povo brasileiro, preparando o País para enfrentar os desafios inerentes a uma grande nação, sejam eles decorrentes de tragédias naturais ou de outras ameaças que exijam pronta resposta do Estado e de sua sociedade.

Que esta obra inspire as futuras gerações a compreenderem os fatos aqui registrados e a valorizarem o compromisso daqueles que dedicaram suas capacidades à preservação da vida humana. Ao observarem os profissionais da Força Aérea Brasileira envolvidos na Operação Taquari II, encontrarão, antes de tudo, a fé em Deus e na missão da FAB. Perceberão também a prontidão, a disciplina, a resiliência, a coragem, o espírito de corpo, a camaradagem, a humanidade, a solidariedade e a capacidade de adaptação técnica diante das mais severas dificuldades.

Encontrarão homens e mulheres guiados pelo senso de dever, pelo patriotismo, pela integridade e pelo profissionalismo, atributos que sustentaram cada voo, cada resgate, cada missão de transporte, cada atendimento aeromédico e cada ação logística realizada ao longo da operação. Valores traduzidos em coragem, lealdade, honra, dever e comprometimento com a Pátria e com a sociedade brasileira.

Lições para o Futuro

A Operação Taquari II também deixou ensinamentos relevantes para os líderes do presente e do futuro. O sucesso da missão demonstrou a importância da interoperabilidade entre as Forças Armadas, forças de segurança e órgãos civis, consolidando a integração e o trabalho conjunto como fatores decisivos em cenários de crise. Evidenciou, igualmente, o valor da flexibilidade, da adaptabilidade e da disciplina doutrinária para responder rapidamente a situações complexas e imprevisíveis.

As ações realizadas reforçaram a relevância da logística e da mobilização eficiente de meios, da comunicação integrada, da coordenação entre instituições e, sobretudo, do foco no fator humano. Em meio às dificuldades, a resiliência institucional demonstrou-se essencial para manter a continuidade das operações e assegurar o apoio à população atingida.

Assim, permanece o legado da Operação Taquari II: a certeza de que a união entre instituições, o preparo técnico e o compromisso com a vida humana constituem a verdadeira força de uma nação. E que, sempre que necessário, a Força Aérea Brasileira continuará sendo as Asas que protegem o País: sempre pronta para cumprir sua missão, sempre presente, levando esperança onde houver sofrimento e reafirmando, nos céus e em terra, o compromisso permanente de servir onde o Brasil precisar.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Daniel Lames de. **A sentinela alada do Pampa é chamada ao dever**. Santa Maria: 2025. [s.n.]

BRASIL. Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA). **As enchentes no Rio Grande do Sul: lições, desafios e caminhos para um futuro resiliente**. Brasília: ANA, 2025. 57 p. Gráfico.

BRASIL. Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA). **Sistema Hidro-Telemetria**: gráfico de dados hidrometeorológicos. Brasília: DF: ANA, [2025]. Disponível em: <https://www.snirh.gov.br/hidrotelemetria/gerarGrafico.aspx>. Acesso em: 6 set. 2025.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Quinto Comando Aéreo Regional. **Plano de contingência. IC/CMDO/09**. [S.l.: s.n.], [s.d.].

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando de Operações Aeroespaciais. **Relatório final da Operação Taquari II**. Brasília: 2024. [s.d.].

BRASIL. Ministério da Defesa. **Portaria GM-MD nº 2.309, de 1º de maio de 2024.** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília: DF, 2 maio 2024. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2024/05/PORTARIA-GM-MD-No-2.309-DE-1o-DE-MAIO-DE-2024-PORTARIA-GM-MD-No-2.309-DE-1o-DE-MAIO-DE-2024-DOU-Imprensa-Nacional.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2025.

CAMPOS, Mônica Vasconcellos Barral; PARADELA, Victor Cláudio. Respostas Educacionais às Enchentes: Experiência das Escolas Públicas do Rio Grande do Sul em 2024. **Revista de Estudo e Pesquisa em Educação**, v. 26, 2024.

CARDOSO, Viviane da Silva; PAVANELLO, Alice Bianchini. **Taquari II: a operação que mobilizou uma nação.** Rio de Janeiro: BIBLIEx, 2025.

CEPAL - COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE. **Avaliação dos efeitos e impactos das inundações no Rio Grande do Sul (novembro de 2024).** Santiago: CEPAL, 2024. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/publicacoes/81035-avaliacao-efeitos-impactos-inundacoes-rio-grande-sul-novembro-2024>. Acesso em: 16 abr. 2026.

DE OLIVEIRA, Clovis Silveira. **Porto Alegre: a cidade e sua formação.** Campo Grande: Editora Gráfica Metrópole, 1993.

DI GIULIO, Gabriela Marques; GRESSE, Eduardo Gonçalves; JACOBI, Pedro Roberto. Emergência climática, eventos extremos e as experiências no contexto brasileiro. **Diálogos Socioambientais**, v. 7, n. 19, p. 6-12, 2024.

ESCOBAR, G. C. J.; ROCHA, F. P.; ARSEGO, D. A.; NASCIMENTO, M. G.; COSTA, I. C. **Relatório do INPE explica evento meteorológico que causou a tragédia no RS.** São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/inpe/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/relatorio-do-inpe-explica-evento-meteorologico-que-causou-a-tragedia-no-rs/chuvas-rio-grande-do-sul.pdf>. Acesso em: 7 set. 2025.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA, **Aerovisão 278**, Brasília: DF. abr./mai./jun. 2003.: . P. 8-17. Disponível em: https://issuu.com/portalfab/docs/aerovisao_278_abr_mai_jun. Acesso em: 31 ago. 2025.

GONÇALVES, Claudiâni Guimarães Vargas *et al.* Memórias e reflexões sobre as enchentes em Canoas (RS): Como superar esses traumas? **Revista Cadernos do Ceom**, v. 37, n. 61, p. 175-190, 2024.

GRAEBIN, Cleusa Maria Gomes. Canoas em fragmentos de memórias-imagens e narrativas. In: **Canoas - múltiplos olhares: sociedade, memória e meio ambiente.** Canoas, Editora Unilasalle, 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA. **Inundação histórica no Rio Grande do Sul completa um ano.** Portal INMET, Brasília, 5 mai. 2025. Disponível em: <https://portal.inmet.gov.br/noticias/inundacao-historica-no-rio-grande-do-sul-completa-um-ano>. Acesso em: 31 ago. 2025.

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA. **Tempestades atingem parte da Região Sul nos próximos dias.** Portal INMET, Brasília, 26 abr. 2024. Disponível em: <https://portal.inmet.gov.br/noticias/tempestades-atingem-parte-da-regiao-sul-nos-proximos-dias>. Acesso em: 31 ago. 2025.

ISABELLE, Arsène. **Voyage à Buénos-Ayres et à Porto-Alègre:** par la Banda-Oriental, les missions d'Uruguay et la province de Rio-Grande-Do-Sul (de 1830 à 1834): suivi de considérations sur l'état du commerce Français à l'extérieur, et principalement au Brésil et au Rio-de-la-Plata. Havre: J. Morlent, 1835.

MANDALA, EJ. **Estudos hidrológicos e sua importância.** Porto Alegre, EJ Mandala: 10 fev. 2021. Disponível em: <https://www.ejmandala.eco.br/post/estudos-hidrol%C3%B3gicos-e-sua-import%C3%A2ncia>. Acesso em: 31 ago. 2025.

METSUL METEOROLOGIA. **Os impressionantes números da chuva de maio em Porto Alegre.** Porto Alegre, 2024. Disponível em: <https://metsul.com/os-impressionantes-numeros-da-chuva-de-maio-em-porto-alegre/>. Acesso em: 7 set. 2025.

MONTEIRO, Luiz Fara. Força Aérea transporta Hospital de Campanha do Exército para o Rio Grande do Sul. **R7**, São Paulo, 6 maio 2024. Disponível em: <https://noticias.r7.com/prisma/luiz-fara-monteiro/forca-aerea-transporta-hospital-de-campanha-do-exercito-para-o-rio-grande-do-sul-06052024/>. Acesso em: 22 abr. 2026.

NACHTIGALL, Luiz Fernando; SIAS, Estael. **Laudo meteorológico sobre o evento de chuva extrema e enchentes recordes:** Rio Grande do Sul, 2024. Porto Alegre: MetSul Meteorologia: 2024. Disponível em: https://metsul.com/wp-content/uploads/2024/06/metsul-laudo_V4_assinado.pdf. Acesso em: 31 ago. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CANOAS. **GeoCanoas:** aplicativo de mapas interativos. Disponível em: <https://geo.canoas.rs.gov.br/portal/apps/webappviewer/index.html?id=c106c659aaa541dbad5ccc62cfa7b2eb>. Acesso em: 10 abr. 2026.

RECKZIEGEL, Elisabete Weber. **Áreas com risco de inundação do Lago Guaíba e Delta do Jacuí.** [Tese (Doutorado em Geociências)] - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geociências, Porto Alegre, 2018. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/174530>. Acesso em: 31 ago. 2025.

RIO GRANDE DO SUL. **Boletins sobre o impacto das chuvas no RS.** Portal do Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 30 abr. 2024. Disponível em: <https://www.estado.rs.gov.br/boletins-sobre-o-impacto-das-chuvas-no-rs>. Acesso em: 31 ago. 2025.

VALENTE, Pedro Teixeira. **Eventos extremos de precipitação no Rio Grande do Sul no Século XX a partir de dados de reanálise e registros históricos.** Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas

ACNUR – Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados

ADM – Administração

AFIS – Serviço de Informação de Voo de Aeródromo

ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

APP – Controle de Aproximação

APP-PA – Controle de Aproximação de Porto Alegre

ASESO – Assessoria de Serviço Social

ASSGAPA – Associação de Suboficiais e Sargentos da Guarnição de Aeronáutica de Porto Alegre

ATIS – Serviço Automático de Informação de Terminal

BABR – Base Aérea de Brasília

BACO – Base Aérea de Canoas

BAGL – Base Aérea do Galeão

BASM – Base Aérea de Santa Maria

BASP – Base Aérea de São Paulo

BCT – Básico em Controle de Tráfego Aéreo

BET – Básico de Eletrônica

BM – Bombeiro Militar

BMA – Básico de Mecânica de Aeronaves

BMB – Básico de Material Bélico

BMTO – Bombeiro Militar do Tocantins

CAN – Correio Aéreo Nacional

CAOp – Carta de Acordo Operacional

CCOp – Centro de Coordenação de Operações

CINDACTA II – Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo

CMS – Comando Militar do Sul

COI – Centro de Operações Integradas

COMAE – Comando de Operações Aeroespaciais

COPCj – Comando Operacional Conjunto

CSSGAPA – Clube dos Suboficiais e Sargentos da Guarnição de Aeronáutica de Porto Alegre

DE – Divisão de Exército

DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo

DNA – Identidade organizacional (uso figurado)

DTCEA-CO – Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Canoas

EAS – Equipamentos de Apoio de Solo

ETA – Esquadrões de Transporte Aéreo

FAB – Força Aérea Brasileira

FAC – Força Aérea Componente

GAP-CO – Grupamento de Apoio de Canoas

GAV – Grupo de Aviação

GCC – Grupo de Comunicações e Controle

GDAAE – Grupo de Defesa Antiaérea

GOP – Grupo Operacional

GSD-CO – Grupo de Segurança e Defesa de Canoas

GTA-RS – Grupo Técnico de Assessoramento para Estudos Hidrológicos e de Segurança de Infraestruturas de Reservação e de Proteção das Cheias no Estado do Rio Grande do Sul

GTE – Grupo de Transporte Especial

GUARNAE-CO – Guarnição de Aeronáutica de Canoas

HACO – Hospital de Aeronáutica de Canoas

HTO – Hotel de Trânsito de Oficiais

INMET – Instituto Nacional de Meteorologia

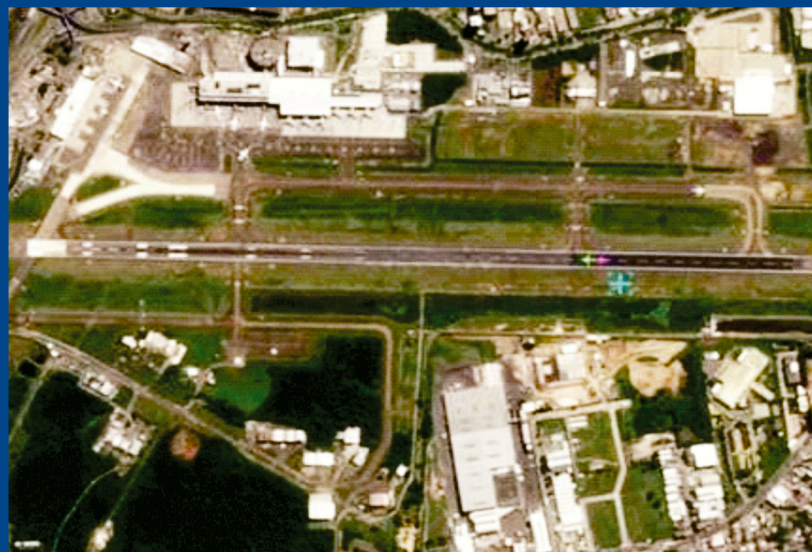
kVA – Quilovolt-ampere

MD – Ministério da Defesa

NOAA – National Oceanic and Atmospheric Administration

NOTAM – Aviso aos Aeronavegantes
NVG – Night Vision Goggles / Óculos de visão noturna
ONG – Organização Não Governamental
PM – Polícia Militar
QG – Quartel-General
R1 – Reserva Remunerada
RSC-287 – Rodovia estadual do Rio Grande do Sul
SAD – Serviço Administrativo
SAR – Busca e Salvamento
SARP – Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas
SCOAM – Seção de Coordenação de Operações Aéreas Militares
SERINFRA-CO – Serviço Regional de Infraestrutura de Canoas
SERIPA V – Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SGS – Sargento de Guarda e Segurança
SISCEAB – Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SUS – Sistema Único de Saúde
TA-10SST – Radar de Área Terminal
TPS-B34 – Radar Transportável de Rota
TWR-CO – Torre de Controle de Canoas
UPS – Fonte de energia ininterrupta
V COMAR – Quinto Comando Aéreo Regional
VOR - VHF omnidirectional range

Aeroporto Internacional Salgado Filho, Porto Alegre - RS, antes das inundações de 2024.



Aeroporto Internacional Salgado Filho, Porto Alegre - RS, durante as inundações de 2024.



A obra *Asas da Esperança: asas que uniram a solidariedade do Brasil e a força do povo gaúcho* foi organizada pelo Coronel Aviador Veterano Jorge Luiz Schwerz, em colaboração com o Primeiro-Tenente Historiador Jefferson Batista Garcia e o Segundo-Tenente Museólogo Nicholas Braz Aguirre, sob a coordenação geral do Major-Brigadeiro do Ar Eduardo Miguel Soares. Este livro é resultado de aproximadamente 90 relatos de militares, civis e voluntários engajados na Operação Taquari II, contando ainda com textos escritos pelos seguintes militares da FAB:

Coronel Aviador Daniel Lames de Araujo

Coronel Aviador Thiago Romanelli
Rodrigues

Coronel Intendente Marcos Pandino
Ferreira

Tenente-Coronel Aviador Felipe de Faria
Scheer

Tenente-Coronel Aviador Kleison Roni
Reolon

Major Aviador Flávio Gonçalves de Souza

Major Aviador Felipe Schiller Lorande

Major Aviador Vinicius Vilanova Vale

Capitão Aviador Carlos Emilião Pinto

Capitão de Infantaria Alexandre Manhães

Segundo-Sargento Meteorologista
Camylla Claudino da Silva

Este livro registra as ações da Força Aérea Brasileira durante a Operação Taquari II, deflagrada em razão das inundações de 2024 no Rio Grande do Sul, revelando seus processos decisórios e as ações humanas em um cenário caótico e incerto que, por vezes, se aproximou de uma situação de guerra. Diante de uma tragédia de dimensões difíceis de mensurar, a narrativa descreve a necessidade de respostas rápidas e a condução de decisões sob constante pressão.

Nesse cenário, a Força Aérea Brasileira atuou de forma integrada com as demais Forças e com diversos órgãos civis, combinando o esforço técnico e operacional com a dimensão humana de quem vivenciou o medo do desconhecido, a resiliência diante das perdas, a solidariedade nas ações, a esperança e o alívio a cada resgate e vida amparada.