

O ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA E A PRESENÇA MILITAR-NAVAL: UMA CONDICIONANTE ESTRATÉGICA (I)

Este lamentável e horrível acidente aéreo sobre o Oceano Atlântico provoca uma série de reflexões para todos nós, cidadãos e cidadãs preocupados com questões envolvendo Segurança como um todo. Particularmente para quem promove os estudos estratégicos, a expressão “segurança” é analisada sob dois aspectos distintos, mas com toda a certeza, interrelacionados. O primeiro é com os olhos para a Defesa. Esse tipo de preocupação necessita de um aprofundamento nos estudos e pesquisas com perfil *acadêmico-tecnológico-profissional* acentuado, em cuja especificidade é desenvolvida, normalmente, aos centros acadêmicos de estudos estratégicos e núcleos de análise da conjuntura internacional, civis e militares. Vale ressaltar que felizmente a cada dia esses mesmos centros e núcleos interagem mais e melhor entre si, com parceria e trocas de conhecimento crescente em prol da qualidade do produto final. Também integram o campo de estudo e de treino e adestramento os órgãos especializados de cada Força Singular, responsáveis pela pesquisa e pela capacitação humana. Já o segundo é visto no campo da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar. Neste caso a principal Instituição que assume o conjunto de atividades relacionadas com a concepção, aplicação e coordenação das ações no Brasil, além de representar o Estado brasileiro junto ao organismo especializado do *sistema onusiano*, a Organização Marítima Internacional (IMO), é a Marinha do Brasil. Sobre o saliente nordestino brasileiro, o território nacional se projeta por meio de três pontos singulares. O mais próximo é o Atol das Rocas, com duas pequenas ilhas no seu interior protegidas pelo anel de recifes de coral. Separada do continente, a nordeste da cidade de Natal (RN), em 144 milhas náuticas (MN), aproximadamente 260 km, atualmente é uma reserva biológica marinha do Brasil de elevada importância ecológica. Na sequência aparece o Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN). Pertence à mesma cadeia de montanhas marinhas do Atol das Rocas, compondo a Cadeia de Fernando de Noronha que é orientada na direção sudoeste-nordeste. Distante do Atol em 80 MN (145 km aprox.) e 192 MN (345 km) do continente, todo o AFN situa-se sobre um monte submarino cônico, com cerca de 60 km de diâmetro, tendo sua base apoiada no assoalho oceânico a cerca de 4 mil metros de profundidade. Composta por vinte e uma ilhas, a principal denomina-se de Fernando de Noronha, com aproximadamente 16 km², representando 91% da área emersa do arquipélago. O ponto mais distante do continente brasileiro é o Arquipélago de S. Pedro e S. Paulo (ASPSP). Formado por cinco ilhotas maiores e várias outras de menor tamanho, dista 330 MN (594 km) do AFN e 510 MN (918 km) do Cabo Calcanhar (RN). Possui uma base permanente de pesquisa na Ilha Belmonte, à disposição da comunidade científica do País, operada por pesquisadores de diversas universidades, e mantida e apoiada pela Marinha do Brasil. Claramente pode ser percebida a importância estratégica para o Brasil desses três pontos situados sobre o oceano Atlântico, todos pertencentes ao território brasileiro, quer por questões econômicas (cotas de captura de atunísios) e para a pesquisa científica (meteorologia, geologia e oceanografia). Entretanto, resta, ainda, o Brasil externar sua Vontade soberana de elevar sua presença permanente no AFN, a fim de melhor garantir a proteção e defesa dos interesses brasileiros nas proximidades daquela região como um todo. Ironicamente composta por um conjunto de ilhotas e da ilha de Fernando de Noronha, cercada pelas águas profundas e cristalinas do oceano Atlântico, em momento algum a Marinha se fixou no AFN ao lado da Aeronáutica e do Exército. Com o passar do tempo, somente a Aeronáutica

permanece naquela ilha como única representante permanente das Forças Armadas, por meio do Destacamento da Aeronáutica em Fernando de Noronha. Sua principal tarefa tem sido a de contribuir para o controle do espaço aéreo. A grande maioria das linhas aerovias internacionais cruzam pelas proximidades do AFN, em face da sua privilegiada posição geográfica para fim de apoio à segurança da navegação aérea. O mesmo ocorre no ambiente marítimo. As principais linhas de comunicação marítimas também passam próximas a Fernando de Noronha. Grande quantidade de navios mercantes transporta mercadorias e produtos em contêineres, dentro dos enormes porões de carga e nos tanques de combustível e/ou de gás. Esse intenso tráfego marítimo concorre para promover o comércio exterior brasileiro numa proporção de valor significativo, na ordem de 95% do total. Cada navio é tripulado por um grupo pequeno de marítimos, próximo a quinze pessoas. Entretanto, somando esse número de tripulantes pela quantidade média de navios transitando diariamente pelas proximidades do Arquipélago (em torno de setenta e cinco), teremos um quantitativo de homens e mulheres embarcados superior a mil tripulantes. Vale salientar que não foram incluídos neste cálculo sumário os navios de passageiros de perfil turístico e recreativo que, de forma também crescente, convergem para essa mesma região antes e depois do período de alta estação do hemisfério sul (DEZ/MAR), nem os de pesca comercial e industrial, estes variando de cinco a vinte. Como a quantidade de navios tem aumentado a cada ano e que um transatlântico transporta cerca de duas mil pessoas, é fácil concluir que existe um aumento considerável de pessoas transitando pela região durante o verão. É de conhecimento público o fluxo crescente de embarcações de esporte e recreio que demandam aquele arquipélago, tanto com objetivos turísticos, bem como competidores em regatas regionais, nacionais e internacionais, ou ambos os propósitos... Apesar de a ilha possuir um aeroporto, também é por via marítima que a maioria das necessidades logísticas é atendida. Embarcações de médio porte fazem linhas marítimas do Recife e de Natal para o AFN regularmente, sendo que o transporte de pessoas é realizado por aviões de companhias aéreas nacionais que possuem linhas regulares e/ou realizam *charters* para a ilha. Inúmeros casos de fatos da navegação têm sido registrados nas imediações dessa região que engloba o Atol das Rocas, o AFN e o ASPSP. São acidentes com tripulantes e/ou passageiros a bordo de navios, de avarias diversas nos sistemas de propulsão e de governo das embarcações, ou até mesmo acidentes de maior gravidade que concorrem para a perda de vidas humanas por quedas involuntárias ao mar ou pelo desaparecimento de embarcações, etc. O tempo de resposta para uma missão de busca e salvamento é quase que imediato desde que o equipamento seja uma aeronave, avião e/ou helicóptero, dependendo da distância do ponto a ser alcançado em relação ao continente. Já o intervalo de tempo para um navio alcançar o local do possível socorro, baseado em qualquer porto da região nordestina, principalmente os mais próximos daquela região do Atlântico, como Natal e Recife, respectivamente, é medido por horas. Caso o local de busca seja além de um desses três pontos acima analisados, logicamente bem mais distantes do continente, para uma aeronave a diferença de tempo dependerá da sua capacidade de permanecer no ar e retornar para uma base a fim de ser reabastecido (raio de ação – ida e volta sem reabastecimento no ar). Para um navio, a medição originalmente feita em questão de horas, se transforma em dias. E esta diferença pode significar um resultado eficiente ou também eficaz de uma mesma missão. Sendo mais claro, o momento do navio atingir o ponto e ser capaz de realizar um socorro com sucesso depende, diretamente, do tipo de sinistro e da distância envolvida. O devido cuidado deve estar presente para não ser

correlacionado o recente e horrível acidente do Airbus com os demais que são muito mais frequentes. Todos, sem exceção, envolvem risco de morte de vidas humanas no mar. Em torno da década de 70, a Marinha planejara um sistema de rodízio para navios subordinados ao Comando do 1º Distrito Naval (DN) na região sul do País. Naquela época inexistia base naval na área de jurisdição do 5º DN, em Rio Grande (RS), para apoio direto de navios subordinados àquele Comando de Área. As embarcações navais saíam do Rio de Janeiro e permaneciam atracados no porto de Itajaí durante um período de tempo, a fim de contribuir para a presença do Estado no mar e na fiscalização das águas jurisdicionais brasileiras naquela região, além de realizar tarefas em prol da segurança da navegação regional. Fernando de Noronha não pode nem deve ser comparada com Itajaí, quer por questões geográficas e facilidades logísticas, muito menos por pertencentes a momentos temporais distintos. Contudo, uma experiência exitosa empregada no passado pode e deve ser analisada dentro do novo contexto temporal para contribuir na solução de óbices existentes que, em futuro previsível, serão certamente solucionados adequadamente e em definitivo. A Marinha dispõe, no Nordeste (Salvador e Natal), um grupamento naval com navios patrulha e corveta, cada um diretamente subordinado ao seu respectivo Comando de Área (2º DN e 3º DN, respectivamente). A propósito, foi um dos navios subordinado ao 3º DN e outro do 2º DN que zarparam quase que simultaneamente após ter sido considerada a ausência de comunicação do Airbus 330 com o sistema de tráfego aéreo como um possível acidente SAR¹. Retornando ao propósito deste texto, torna-se imperioso uma medida proativa de curto prazo para viabilizar um tipo de missão semelhante àquela praticada pela Esquadra em Itajaí, empregando os meios navais do 2º e do 3º DN, em sistema de rodízio, para realizar um tipo de *estação* temporária em Noronha, devidamente apoiado em terra pela Aeronáutica e pelo governo do estado de Pernambuco. Com os ajustes das tarefas e de planejamento pertinentes ao novo e triplo propósito, qual seja, a de “contribuir para a defesa nacional, para a segurança do tráfego aquaviário e salvaguarda da vida humana no mar”, essa pioneira medida nas águas nordestinas certamente proverá uma presença do Estado mais eficaz. Vale reconhecer o belo exemplo de heróica dedicação e eficiência demonstrado pelos homens e mulheres embarcados em Noronha e nos meios navais, aeronavais e aéreos empregados na difícil e dolorosa atividade de busca e recuperação dos despojos e destroços provenientes do acidente do voo AF-347. No próximo artigo será tratado o mesmo ambiente geoestratégico, mas sob a ótica do desafio para a Defesa.

Roberto Carvalho de Medeiros, CMG (Ref.) – professor universitário (rmed@fir.br).

¹ Sigla em inglês para a expressão “Busca e Salvamento” (“*Search And Rescue*”).