

# Aviação de Patrulha

## História e tradição de segurança e defesa nas águas jurisdicionais brasileiras

Wilmar Terroso Freitas<sup>a</sup>

**Resumo:** A gênese da Aviação de Patrulha se confunde com a própria criação da Força Aérea Brasileira em 1941. Com a entrada do Brasil na 2ª Guerra Mundial, os patrulheiros da FAB atuaram em conjunto com a Marinha do Brasil e as forças norte-americanas estacionadas no Nordeste, realizando a proteção da navegação e combatendo os *u-boats* no Atlântico Sul. No pós-guerra a Aviação de Patrulha teve papel destacado no episódio denominado “Guerra da Lagosta”, quando franceses e brasileiros quase se envolveram em um conflito bélico. Em uma terceira fase, com a compra do Navio Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, a Aviação de Patrulha passou a operar embarcada, em uma inédita parceria interforças. No presente artigo o autor discorre sobre a história da Aviação de Patrulha brasileira, bem como analisa as perspectivas para o futuro, com a adoção da moderna aeronave P-3AM Orion.

**Palavras-chave:** Aviação de Patrulha, 2ª Guerra Mundial, “Guerra da Lagosta”, FAB.

### INTRODUÇÃO

Durante a 2ª Guerra Mundial, o cenário era de ameaça submarina e exigia ações de vigilância e defesa

para a proteção dos comboios que transportavam suprimentos e “commodities” para o esforço de guerra. Na ocasião, a Nação brasileira reco-

---

<sup>a</sup> Major-Brigadeiro do Ar. Presidente da Associação Brasileira das Equipagens da Aviação de Patrulha.



nheceu os feitos da Aviação de Patrulha na Campanha do Atlântico Sul.

Exatamente 20 anos depois, em 1962, no conflito entre o Brasil e a França que ficou conhecido como a “Guerra da Lagosta”, mais uma vez a Aviação de Patrulha foi acionada para contribuir com o esforço nacional, no sentido de garantir a autonomia nas águas jurisdicionais Brasileiras.

Embora não houvesse a presença de submarinos, foi uma prova real para a capacidade de pronta resposta e vigilância da Força Aérea Brasileira (FAB), em apoio ao controle da área marítima necessária às operações navais. Não havia submarinos, mas a presença de navio de uma potência do primeiro mundo afrontava nossa soberania.

Em tempos modernos, a importância econômica dos recursos presentes na plataforma continental Brasileira e a grande dependência das linhas de comunicações marítimas para o comércio internacional são motivos de preocupação para os estrategistas e os estudiosos da defesa nacional, tendo em vista a

grande extensão da área, o valor estratégico dos bens e o fato de que estão situados nos limites da Zona Econômica Exclusiva Brasileira.

Assim, uma vez mais, a Aviação de Patrulha tem um desafio pela frente, na medida em que a vigilância dessa área de grande valor estratégico, conhecida como a Amazônia Azul, é um pressuposto para a segurança e a defesa desse patrimônio da nação brasileira.

Antes de iniciarmos os fatos históricos vejamos algumas ideias. História provém do grego antigo *historiae*, que significa testemunho, no sentido daquele que vê, e é a ciência que estuda o Homem e sua ação no tempo e no espaço.

Para Cícero, “a história é a mestra da vida”. Também podemos inferir, a partir de Cícero, que sempre somos capazes de aprender conhecendo a história. Já diziam nossos mestres que é mais salutar aprender com as lições da história do que com nossos erros.

A história pode ser apresentada sob algumas formas como narrativa (episódica), pragmática ou científica, conforme os pesquisadores, os



autores ou mesmo os expositores, como esse que vos escreve. Neste artigo procurarei ser mais científico e menos pragmático, mostrando os fatos históricos em suas originais circunstâncias políticas e estratégicas.

## A CAMPANHA DO ATLÂNTICO SUL

Ao início da 2ª Guerra Mundial, em 1939, as nações americanas, percebendo que o conflito chegaria até este lado do Atlântico, resolveram estabelecer uma Zona de Segurança de 300 milhas marítimas, dentro da qual manteriam neutralidade, o que ocorreu até 1941.

Diante da nova situação estratégica, houve a formação de comboios de navios mercantes devidamente escoltados por navios de guerra, para o trânsito entre os portos brasileiros e os portos do Atlântico Norte (Rio de Janeiro - Trinidad).

Depois da entrada dos EUA na guerra, reflexo direto do ataque Ja-

ponês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, a situação mudou, e passou a haver torpedeamentos e afundamentos de navios mercantes americanos ao longo de sua costa oriental e do Caribe.

Foi organizada então uma operação de patrulhamento com aeronaves da recém-criada Força Aérea Brasileira, com apoio dos Estados Unidos da América, empregando todos os tipos de aeronaves disponíveis.

Para este artigo, selecionamos quatro eventos que marcaram com glórias a atuação da Aviação de Patrulha na 2ª Guerra Mundial:

- o ataque ao submarino italiano *Barbarigo* em maio de 1942;
- o afundamento do submarino alemão *U-199* em julho de 1943;
- o ataque ao submarino *U-170* em outubro de 1943; e
- a criação da unidade de treinamento USBATU na Base Aérea de Natal.

### a) Ataque ao *Barbarigo*

O submarino italiano *Barbarigo*, mal chegado ao mar territorial



brasileiro, ataca com torpedos e canhões o mercante brasileiro *Comandante Lyra*, no dia 18 de maio de 1942, em um ponto situado 60 milhas a noroeste do Atol das Rocas.

Quatro dias depois, em 22 de maio, às 14 horas, entre Noronha e Rocas, um avião Mitchell B-25 do Agrupamento de Aviões de Adaptação de Fortaleza, pilotado pelos capitães-aviadores Affonso Celso Parreiras Horta e Oswaldo Pamplona Pinto surpreendeu o *Barbarigo* navegando na superfície. Os marinheiros correram para suas armas e abriram fogo contra a aeronave.

Como a orientação em vigor era só atacar submarinos hostis (o Brasil ainda não havia declarado estado de guerra), isso foi considerado um ato hostil, e o B-25 fez uma passagem sobre o submarino lançando todas as bombas, que caíram próximas ao alvo.

Em 22 de agosto de 1942, o Brasil declarou guerra ao Eixo, tornando-se oficialmente aliado dos EUA, recebendo gratuitamente 28 aviões A-28 Hudson. Recebeu também 6 hidroaviões PBY-5 Catalina, e 14 PBY-5A Catalina anfíbios.

Também foram recebidas 14 PV-1 Ventura, aeronaves no estado da arte, para serem empregadas no patrulhamento das águas próximas ao litoral Brasileiro. Isso fortaleceu e deu base para a formação especializada e treinamento dos nossos aviadores e membros de equipagem de combate.

#### b) O afundamento do U-199

O submarino alemão *U-199* foi afundado a cerca de 60 milhas marítimas ao sul do Rio de Janeiro, quando se posicionava para atacar um comboio JT-3 em início de viagem para Trinidad e EUA. O *U-199* era um submarino de última geração, de 1.200 toneladas, com 44 mil quilômetros de alcance, comandado pelo capitão Hans-Werner Kraus e 61 homens de tripulação. Como armamento de convés, tinha canhões de 37 mm e de 20 mm antiaéreos e duas metralhadoras pesadas. Esse submarino já havia feito vários ataques à navegação.

Em 3 de julho de 1943, o *U-199* abateu uma aeronave PBM americana do Esquadrão VP-74 baseado no Galeão. Em 20 do mesmo



mês, afundou o navio inglês *Henzada*, e, na mesma data, destruiu o *Charles Peale*, a 50 milhas ao sul do Rio.

No dia 31 de julho de 1943, o *U-199* foi detectado próximo ao Rio de Janeiro e atacado em uma operação muito bem coordenada com três aeronaves, como veremos, segundo relato de um dos participantes, o tenente-aviador Schnoor.

submarino com suas metralhadoras, o que causou algum dano.

O segundo ataque coube ao Hudson, pilotado pelo 2º tenente Sérgio C. Schnoor, que lançou duas bombas Mk-17 e usou duas metralhadoras .30 de nariz. As bombas caíram curto do alvo, mas as metralhadoras, em dois sobrevoos, causaram baixas aos operadores das armas de convés do submarino. Após



O PBY Catalina Arará da FAB se preparando para decolar

O primeiro ataque foi por um PBM americano pilotado pelo tenente Smith que lançou duas bombas de profundidade e fustigou o

o ataque, o Hudson regressou ao Rio e sua tripulação pegou outro avião municiado e voltou ao ponto do primeiro ataque.



Nesse ínterim, o PBY pilotado pelo 2º tenente Alberto Martins Torres, deixou a varredura que estava fazendo em Cabo Frio e se dirigiu à cena do Rio para atacar, de forma brilhante, com três impactos diretos de bombas na primeira passagem e outro impacto direto com a quarta bomba na segunda passagem. Este último ataque com a quarta bomba foi efetuado após o piloto fazer uma curva de regresso de grande inclinação, à baixa altura, a cerca de 100 metros do nível do mar.

Na opinião do tenente Smith, piloto do PBM que a tudo assistiu, os dois ataques de Torres foram demonstração de ótima pilotagem. O submarino, com o segundo impacto, foi içado verticalmente, para logo afundar.

Todos os participantes dos dois ataques foram agraciados com a Medalha do Mérito Aeronáutico pelo então Ministro Salgado Filho. Pela Marinha americana, a *Distinguished Flying Cross* foi concedida aos tripulantes do PBY.

Considera-se esse feito dos dois aviões como o mais importante

dentre os vários embates efetuados por aviões da FAB no Atlântico Sul. Os 16 sobreviventes do *U-199*, inclusive o capitão Kraus, foram resgatados no mar pelo destróier americano *USS Barnegat* e levados para a Base do Recife como prisioneiros de guerra.

#### c) O ataque ao U-170

Digno de registro também, foi o ataque ao submarino alemão *U-170*, feito em 30 de outubro de 1943, pelo Patrono da Aviação de Patrulha, o então capitão-aviador Dionysio Cerqueira de Taunay, no comando de um PBY-5A Catalina, durante uma missão de cobertura de comboio, tendo como copiloto o então 2º tenente Sérgio C. Schnoor.

O *U-170* era um submarino de 1.545 toneladas com alcance de 25.000 milhas, equipado com canhões de duplo emprego de 105 mm e de 37mm e 20mm antiaéreos.

Segundo relato do tenente Schnoor, copiloto da aeronave,

O *U-170* navegava em direção ao um comboio JT que ia para o norte sob a cobertura aérea da



FAB. O avião brasileiro (Catalina) lançou duas bombas de profundidade que caíram antes do alvo. O submarino reagiu com todo o seu armamento de convés atingindo a quilha vertical do avião, a carenagem do motor direito e dezenas de tiros de metralhadora ao longo da parte superior da fuselagem. A barragem de fogo era tão densa que as explosões das granadas de cor cinza claro e cinza escuro exalavam um cheiro acre na cabine do avião. O submarino não foi considerado afundado por falta de testemunhas, fotografia ou sobreviventes. Os sargentos Halley Passos e Umberto Mirabelli, da tripulação do avião, foram feridos por estilhaços.

Temos aqui um testemunho, o mais legítimo registro da história, sobre um dos inúmeros feitos da Aviação de Patrulha em prol de nossa pátria. O major-brigadeiro Taunay realizou um total de 67 missões de patrulha em aeronaves Hudson e Catalina, e foi designado Patrono da Aviação de Patrulha.

#### d) Criação da USBATU

Além dos aviões que a FAB recebeu, houve a transferência de doutrina e treinamento, ministrados

por uma equipe denominada United States-Brazil Air Training Unit – USBATU, criada em convênio com os EUA.

O estágio realizado nessa Unidade recebeu a designação de *Operational Training Course* (Curso de Treinamento Operacional) e foi todo realizado em aeronaves PV-1 Ventura, com ênfase em padronização de procedimentos, regras de segurança, radar e equipamentos próprios de submarinos, como o tubo *snorkel*.<sup>1</sup>

Essa Unidade vinha ao encontro da necessidade de atualizar as equipagens de voo brasileiras com a capacidade dos novos aviões, os quais incorporavam equipamentos mais modernos e demandavam técnicas de emprego e conhecimento apurados.

Eram tecnologias inéditas que chegavam, trazendo para as operações da área o concurso de novos engenhos, destacando-se entre eles o radar, chegado há pouco nos novos aviões da U.S. Navy.

Os formados nesse curso foram designados para constituir uma Uni-



dade de Patrulha equipada com aeronaves PV-1 Ventura em Recife-PE.

Segundo o brigadeiro Magalhães Motta, “seria a primeira unidade da FAB efetivamente treinada para operações de guerra antissubmarino e equipada com o que de mais moderno havia no mundo”.

Próximo ao fim da guerra, a FAB recebeu 5 aviões PV-2 Harpoon, versão moderna do PV-1 Ventura, os quais não chegaram a entrar em operação devido ao término do conflito. Ao final da guerra, o Almirante Ingram, comandante da 4ª Esquadra dos EUA, enviou a seguinte mensagem ao Ministro da Aeronáutica do Brasil com as seguintes referências:

Os voos frequentes, prolongados e perigosos feitos pela Força Aérea Brasileira exigiram perícia de voo, a máxima cooperação e coragem excepcional. Não há dúvida de que as operações da Força Aérea Brasileira foram da maior importância e um dos fatores decisivos na eliminação do inimigo no Atlântico Sul.

Cumprido ressaltar que não foi só o governo americano que reconheceu o mérito daqueles bravos tripulantes. O povo Brasileiro fez inúmeras demonstrações de apreço e consideração. Um deles foi batizar o Catalina que afundou o *U-199* com o nome do navio *Arará*, covardemente afundado no ano anterior, quando ia resgatar sobreviventes de outro navio. O *Arará* foi batizado em 28 de agosto de 1943 com água do mar por Miriam Santos, uma garotinha órfã de Durval Batista dos Santos, morto naquele naufrágio. Na solenidade, estiveram presentes o Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, e Assis Chateaubriand, que discursou na ocasião, com grande comparecimento popular.

Em termos estratégicos, o Brasil teve participação decisiva para a vitória aliada na 2ª Guerra Mundial, participando nas três principais ações estratégicas na Campanha do Atlântico Sul:

- formação de comboios;
- patrulhamento do mar e proteção aos comboios; e



- cessão das bases no saliente nordestino para a operação do corredor aéreo de suprimento para o norte da África.

O Brasil teve papel de destaque para a vitória final, pois, além da atuação da Aviação de Patrulha, houve a participação do 1º Grupo de Aviação de Caça e da Força Expedicionária Brasileira na campanha da Itália.

## O PÓS-GUERRA

Segundo o coronel-aviador José de Carvalho, ex-presidente da Associação Brasileira de Equipagens da Aviação de Patrulha, o fim da guerra marcou também um declínio na operacionalidade da Aviação de Patrulha, pois os aviões passaram a ser empregados basicamente em missões de transporte para atender ao desafio de integração nacional, com prioridade para a Amazônia.

As aeronaves A-28 Hudson foram distribuídas por várias Bases Aéreas, onde passaram a cumprir missões administrativas. Em 1946,

as aeronaves Catalina foram transferidas para o 1º/2º Grupo de Aviação (GAv), em Belém-PA, e também empregadas em missões administrativas.

Em 1950, o Brasil adquiriu seis aeronaves Catalina e formou-se em Belém um núcleo que ficou conhecido como Unidade-Escola de Patrulha, até o fim da década, quando os aviões passaram a ser empregados como aviões de transporte.

Ao término da guerra, os PV-1 e PV-2 permaneceram em Recife-PE até 1948, quando foram substituídos por B-25 e recolhidos ao Parque de Manutenção de Recife e, em 1954, transferidos para o 1º/7º GAv, em Salvador.

Em 1959, os PV-1 e PV-2 finalmente foram desativados e substituídos pelos P-15 Neptune, que operaram em Salvador-BA até 1976. O P-15 era um avião especialmente projetado como avião de patrulha, tendo grande raio de ação e equipamentos acústicos e magnéticos para a guerra antissubmarino.

Em 1976, os P-15 foram desativados e substituídos por aeronaves



P-95 Bandeirante Patrulha da Embraer, que equipam até hoje os Esquadrões de Patrulha da FAB. Esses aviões têm limitada autonomia e pequena capacidade de armamento.

Em 13 de dezembro de 1956, já no governo JK, a Marinha adquiriu o navio-aeródromo britânico *HMS Vengeance* da classe *Colossus*, que viria a ser o navio-aeródromo leveiro (NAeL) *Minas Gerais*, o A-11. Como consequência, em 6 de fevereiro de 1957, é criado o 1º Grupo de Aviação Embarcada (GAE), “com a finalidade de guarnecer navios-aeródromos da Marinha do Brasil”.

Em 1958, o 1º GAE recebeu as suas primeiras aeronaves: seis B-25 Mitchell, dois helicópteros H-13J e cinco AT-6D Texan, com os quais iniciaram-se os treinamentos em um convés de voo pintado na cabeceira da pista da Base Aérea de Santa Cruz.

Após a definição de que a missão do 1º GAE seria antissubmarino, a FAB adquiriu 13 aeronaves Grumman S2F-1 Tracker, denomi-

nado P-16 na FAB, e seis helicópteros Sikorsky HSS-1N Seabat, denominado SH-34J na FAB.

Os tripulantes foram aos EUA para receber o treinamento necessário nas aeronaves e em missões antissubmarino e, ao final de junho de 1961, chegou a primeira esquadrilha de P-16, sendo recebida no aeroporto Santos Dummont, por altas autoridades.

Embora prontas as aeronaves e adestrados os pilotos, a Marinha não autorizava o treinamento e a operação a bordo do navio-aeródromo, tanto de aviões como de helicópteros. O 1º GAE passou a realizar missões diversas independentes, inclusive participando da chamada “Guerra da Lagosta”.

Houve um pouso de H-34 no *Minas Gerais* em 7 de setembro de 1962, levando o comandante do então CAT-NAV para saudar a Marinha pelo Dia da Pátria. Esse foi, na realidade, o primeiro pouso de aeronave da FAB no *Minas Gerais*, e representou um gesto de aproximação que não frutificou, pois ambas as Forças tinham posições inflexíveis.



Depois da intervenção presidencial, um P-16E Tracker do 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB opera a partir do navio aeródromo ilgeiro *Minas Gerais*

Como não havia definição sobre competência para operar aeronaves de asa fixa a bordo, a Marinha operava, além de helicópteros, aeronaves TBM-3 Avenger, Pilatus PC-3 e NA T-28R1 Trojan.

O relacionamento entre a Marinha e a FAB era tenso, havendo muita repercussão na imprensa com artigos e publicações diversas. Já em pleno regime contrarrevolucionário, o presidente Castelo Branco define a situação por meio do Decreto nº 55.627, de 26 de janeiro de

1965, estabelecendo a operação de asa fixa por conta da FAB e a de helicópteros pela Marinha.

Então, após os necessários ajustes legais e de treinamento, o primeiro P-16 pousou no NAeL *Minas Gerais* em 22 de junho de 1965.

A partir daí, o entrosamento e a operacionalidade entre o 1º GAE e o NAeL *Minas Gerais* foram sendo concretizados por desempenhos destacados nas operações UNITAS, que reúnem anualmente



as Marinhas das Américas, sob a coordenação dos EUA.

Estava finalmente superada a chamada “questão da embarcada” e a FAB marcou com eficiência e prontidão a sua presença em operações antissubmarino, tanto partindo de terra como de navio-aeródromo.

O esquadrão, a partir de 1975, recebeu as aeronaves P-16E, mais modernas. Em 1980, na UNITAS XXI, detectou, empregando boias passivas, um submarino soviético, logo confirmado por uma aeronave P-3 americana que foi enviada para a cena de ação.

A tentativa de remotorizar as aeronaves P-16E (o P-16H) fracassou por inadimplência da empresa contratada e, em 1996, os P-16 foram finalmente desativados.

## A OPERAÇÃO LAGOSTA

Vamos retroceder novamente no tempo.

Embora não tenha caracterizado uma quebra da paz no Atlântico Sul, a chamada “Guerra da Lagosta” foi motivo de mobilização e

ativação de unidades navais e aéreas de combate para garantir a soberania Brasileira nas nossas águas jurisdicionais.

Em 1963, incidentes com pescadores de lagosta franceses no litoral nordeste do Brasil levaram a Marinha a aprisionar alguns barcos de pesca, tendo o governo francês enviado um navio de guerra, o contratorpedeiro *Tartu*, para a região, o que estabeleceu um conflito internacional que ficou conhecido como a “Guerra da Lagosta”.

Estava em vigor, desde 1948, a Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental, a Pesca, a Conservação dos Recursos Biológicos do Alto Mar, o Mar Territorial e o Alto Mar, que reconhecia que: “[...] o Estado Ribeirinho exerce direitos soberanos sobre a plataforma continental, com vistas à exploração e utilização de seus recursos naturais.”

Como alguns barcos pesqueiros franceses foram flagrados pescando a lagosta e não tinham a licença, que havia sido cancelada, foram apresados pela Marinha do Bra-



sil, desencadeando uma crise diplomática intensa com troca de memorandos.

A posição da França foi de enfrentamento, pressupondo que o Brasil não teria capacidade ou vontade de defender seus interesses. A Marinha do Brasil constituiu um Grupo-Tarefa (GT) constituído por dois cruzadores, quatro contratorpedeiros e outros navios de apoio. A FAB passou a realizar missões de Esclarecimento, Cobertura e Vigilância aérea empregando aeronaves P-15 Neptune, B-17 Flying Fortress e P-16A Tracker, armados com foguetes ar-solo.

Os P-15, que esclareciam a partir de Fernando de Noronha até 500 milhas, localizaram o contratorpedeiro francês *Tartu* e o mantiveram sob acompanhamento dia e noite. Também foram localizados vários pesqueiros franceses e o navio-mãe que recolhia e armazenava o produto da pesca.

Além de busca visual e com radar, foram empregadas táticas com Medidas de Apoio Eletrônico (MAE) que, associados a métodos

de navegação e triangulação, permitiam obter a localização do navio e manter o seu acompanhamento. Considerando que somente as aeronaves de patrulha tinham esse tipo de equipamento de MAE naquela época, pode-se deduzir que, naquele cenário, foram realizadas as primeiras missões reais de guerra eletrônica da FAB.

No Nordeste, a FAB ainda contava com os veteranos B-17 para auxiliar as tarefas dos P-15. Estes aviões ficavam baseados em Recife-PE e pertenciam ao 6º GAv. Não dispunham de nenhum equipamento especial para esclarecimento e o reconhecimento era totalmente visual.

O grande reforço viria da Base Aérea de Santa Cruz, onde estava baseado o 1º Esquadrão do 1º Grupo de Aviação Embarcada (1º/1º GAE) e seus treze P-16, incorporados dois anos antes, e consideradas as aeronaves mais modernas na época.

Os aviões contavam com uma suíte eletrônica bastante complexa,



incluindo radar de busca, radar Doppler, radar-altímetro de baixa altitude, sensor de anomalias magnéticas DAM e sistema de contramedidas eletrônicas.

Ao início do deslocamento do GT da Marinha, houve um episódio muito pouco divulgado, mas que consideramos relevante. O Adido Naval dos EUA levou ao Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) do Brasil a seguinte mensagem (re-cado):

O Sr Embaixador dos EUA mandou informar a V.Exa. que recebeu ordens do Departamento de Estado para comunicar ao Comandante Militar da MB [na época era o CEMA] que os dois Contratorpedeiros que suspenderam do porto do Rio de Janeiro, com destino ao nordeste, deveriam regressar imediatamente, porque a Lei do Senado americano, que concedeu o empréstimo desses navios<sup>2</sup>, proíbe o uso dos mesmos contra qualquer aliado dos EUA.



Durante a "crise da lagosta", um B-17 do 6º GAv faz uma passagem baixa sobre o contratorpedeiro francês *Tartu*

A resposta foi imediata por parte do CEMA, lembrando a vigência do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca, e foi feita nos seguintes termos:

[...] configurando a agressão militar francesa, como anunciado em Paris, o Brasil espera que os EUA honrem seus compromissos na defesa coletiva do continente, declarando guerra contra a França, como o Brasil honrou seus compromissos declarando guerra contra os japoneses na 2ª Guerra Mundial, sem nunca ter sido agredido por eles.

Ao final do conflito o *Tartu* foi substituído pelo aviso *Paul Goffeny*.



Após esgotados todas as discussões se lagosta era peixe, se o Brasil podia ou não cancelar as licenças de pesca, e confirmada a firme posição militar brasileira, o navio de guerra francês retornou com os pescadores e o conflito encerrou-se.

Graças à pronta resposta da Marinha, com o envio de uma força naval para a região do conflito, e da Força Aérea, com o emprego de aeronaves de patrulha, o Brasil afirmou a soberania e preservou os interesses econômicos nacionais nas suas águas jurisdicionais.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Daquele conflito, três conclusões podemos enunciar. A primeira é que questões econômicas podem levar a um conflito. A segunda é que um país amigo como a França pode tornar-se, da noite para o dia, uma ameaça concreta ao país. E a terceira é que, em questões envolvendo a soberania nacional, a pronta resposta militar faz a diferença e garante a vontade nacional.

Em 2009 iniciou-se a produção de óleo no Campo Tupi, integrante da Bacia de Santos, coroando a descoberta de substanciais reservas de petróleo e gás natural em águas profundas. É o fenômeno pré-sal tornando-se realidade. Mas, a plataforma continental brasileira também tem jazidas de minerais diversos, de grande valor econômico e estratégico, como diamante, enxofre, cobalto, níquel, cobre e manganês, só para citar os principais.

Por essa riqueza e diversidade, as águas jurisdicionais brasileiras, equivalentes, em extensão, à dimensão da Amazônia Brasileira, receberam a denominação de “Amazônia Azul”, que pode ser definida como a Zona Econômica Exclusiva acrescida da Plataforma Continental.

O crescimento da importância econômica dos recursos presentes na plataforma continental Brasileira é motivo de preocupação para os estrategistas e estudiosos dos assuntos de defesa nacional, tendo em vista os novos enfoques advindos da globalização e seus atores principais.

Esses atores, da mesma forma que propugnam ser a Amazônia um



“patrimônio da humanidade” ou “pulmão do mundo”, poderão ter uma visão semelhante a respeito dos nossos direitos sobre o aproveitamento dos valiosos recursos da “Amazônia Azul”.

A segurança e a defesa desse imenso patrimônio dependem da presença do estado, por meio dos navios, helicópteros e submarinos da Marinha, bem como das aeronaves de patrulha da FAB.

Atualmente, enquanto 90% da economia mundial tem trânsito por zonas costeiras, no Brasil, esse fator é superior a 95%, o que faz com que as linhas de comunicações marítimas tenham importância estratégica para o país.

As três principais são:

a) passagem no extremo sul da África (rota do cabo) - é essencial ao suprimento do Brasil, e da Europa ocidental, e é a principal linha de escoamento do petróleo do Oriente Médio, com frequência média de 2.000 navios/mês.

b) linha Natal-Dakar - situa-se às portas da Europa e sua importância remonta à 2ª Guerra Mundial; e

c) Estreito de Magalhães - é a única ligação natural entre Atlântico e Pacífico, com frequência média de 1.000 navios/ano.

Não obstante desfrutar de uma fronteira terrestre de cerca de 11.500 km, o Brasil encontra-se voltado totalmente para o litoral, onde se localizam elementos essenciais à segurança e ao desenvolvimento do país. Segundo assinala Terezinha de Castro, em uma faixa de 200 milhas do território a partir do litoral, localizam-se a maioria das capitais estaduais, a maior parte do parque industrial, a maior parte da rede rodoferroviária, os portos, as instalações militares da FAB e da Marinha, estaleiros, sítios de radar para controle de tráfego aéreo e defesa aérea.

Podemos concluir que o Atlântico Sul é de importância capital para os negócios do Brasil e sua vigilância aérea é responsabilidade da aviação de patrulha.

Em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, foi aprovada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que



também é conhecida como convenção da Jamaica ou convenção de Montego Bay. Ela dispõe sobre o mar, investigação científica marinha, desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha e solução de controvérsias, entre outros assuntos. Considerado um dos mais importantes tratados multilaterais, entrou em vigor em 16 de novembro de 1994.

A convenção, além de estabelecer o regime jurídico para os assuntos do mar, consagrou os seguintes direitos:

- limitação da largura do mar territorial (MT) ao máximo de 12 milhas marítimas (mima);

- direito do estado costeiro de estabelecer uma zona contígua (ZC) ao MT, até a distância de 24 mima;

- reconhecimento dos direitos soberanos e da jurisdição do estado costeiro a uma zona econômica exclusiva (ZEE) até a distância de 200 mima do litoral e sobre a plataforma continental, podendo chegar até 350 mima;

- foi também criada a figura da “área” - o alto-mar - situada além das jurisdições nacionais, ficando

sob administração de uma “autoridade” internacional.

Além da convenção da Jamaica, uma outra convenção - a Convenção de Chicago, que criou a OACI - acarretou responsabilidades ao Brasil que vão muito além das águas jurisdicionais brasileiras.

O anexo 12 daquela convenção lista as medidas para estabelecimento, manutenção e operação de busca e resgate pelos membros da OACI em seus territórios e sobre o alto-mar. De acordo com esse anexo, até o limite representado pelo meridiano de 10° W, o Brasil tem responsabilidades de busca e resgate, tanto para aeronaves, como para embarcações e seus tripulantes.

Embora a doutrina básica da FAB estabeleça essa atribuição para um tipo específico de aviação, denominada aviação de busca e resgate, a aviação de patrulha tem capacidade para também atuar nesse serviço, sob coordenação do serviço de busca e salvamento - SALVA-ERO - ou em cooperação com a Marinha do Brasil.

Em decorrência da convenção da Jamaica, o Brasil iniciou quatro



projetos muito importantes para a consolidação da autonomia nas nossas águas jurisdicionais.

O projeto arquipélago promoveu a ocupação de forma permanente do arquipélago de São Pedro e São Paulo com uma estação para cientistas brasileiros e um farol para uso da navegação marítima.

O programa de avaliação do potencial sustentável dos recursos vivos na ZEE (REVIZEE) vai proporcionar informações técnicas e científicas para o adequado manejo dos mananciais, de grande relevância socioeconômica para o setor pesqueiro que gera cerca de 800 mil empregos e envolve aproximadamente 4 milhões de pessoas, além de ser fonte importante de proteínas de consumo alimentar.

O projeto de recursos minerais da plataforma continental (REMPAC) objetiva identificar locais com possibilidade de serem depositários de minerais marinhos, como os nódulos polimetálicos, os quais são compostos de níquel, cobalto, manganês e cobre, bem como as chamadas crostas manganésíferas.

O art. 4º do anexo II da Convenção da Jamaica faculta aos estados pleitearem estender o limite exterior da plataforma continental além de 200 milhas, mediante informações científicas e técnicas de apoio. Com esse objetivo, o governo instituiu um ambicioso e importante plano relacionado com as águas jurisdicionais brasileiras, o plano de levantamento da plataforma continental brasileira (LEPLAC).

O trabalho concluiu que a área além da ZEE - a plataforma continental jurídica - tem a dimensão de 911.847 km<sup>2</sup> que, somada à área da ZEE atinge 4.451.766 km<sup>2</sup>, ultrapassando a metade da área continental que é de 8.512.000 km<sup>2</sup>, e quase equivalente à dimensão da Amazônia Legal, nascendo daí a expressão “uma Amazônia em pleno mar: a Amazônia Azul”.

O Brasil solicitou à Comissão de Limites da plataforma continental (órgão da ONU) o reconhecimento dessa extensão além das 200 milhas, o que dará autonomia sobre os recursos naturais ali existentes. A proposta ainda não foi totalmente



aceita e foram solicitados dados complementares.

Há mais de dois anos, as jazidas de petróleo e gás no pré-sal, a grande profundidade, estão sendo medidas e avaliadas, com a expectativa de que seja um grande manancial. As jazidas estendem-se desde Santa Catarina até o Espírito Santo. Estima-se que essas reservas atinjam 80 a 90 bilhões de barris, o que, somado às reservas de 14 bilhões, elevariam a posição do Brasil para entre os dez maiores no ranking de reservas. Muito pode ser comentado sobre esse assunto, como o regime de concessões e os royalties, que são um dos itens da CPI que está instalada no Congresso Nacional.

Mas, para a nossa consideração, basta ter a ideia do que essas riquezas representam para o progresso do nosso país, e de como se torna essencial mantermos a presença e a vigilância nas águas jurisdicionais brasileiras.

Em 1993, o setor operacional da FAB, já prevendo a obsolescência das aeronaves P-16 Tracker, apresentava a situação iminente de

parada daqueles aviões e a consequente necessidade de aquisição de um novo vetor que recuperasse a capacidade de realização de missões Antissubmarino baseadas em terra.

O passo seguinte foi a elaboração, pelo Estado-Maior da Aeronáutica, do documento chamado Requisito Operacional Preliminar (ROP), em 1998, cujas especificações poderiam ser atendidas pela aeronave P-3 Orion, fabricado pela empresa Lockheed Martin, surgindo então o Projeto P-3BR.

A concepção do projeto foi adquirir aeronaves usadas e disponibilizadas pelos EUA no AMARC (*Aerospace Maintenance and Regeneration Center*), localizado próximo à Base Aérea de Davis-Monthan, no Estado do Arizona, nos EUA, e submetê-las a um processo de modernização por uma empresa especializada que, no caso, foi a espanhola *Construcciones Aeronáuticas S.A. – EADS CASA*.

O processo de seleção e escolha do P-3 foi aprovado pelo Conselho de Defesa Nacional em 31 de outubro de 2002, e o contrato comercial foi assinado em 29 de abril



de 2005. A nova aeronave foi designada como P-3AM e alocada ao 1º/7º GAv, que passou a operá-la a partir de 2011, a partir da Base Aérea de Salvador.

O contrato com a EADS-CASA de US\$ 423 milhões teve como contrapartida<sup>3</sup> o investimento de US\$ 467 milhões dessa empresa em empresas do ramo aeroespacial no Brasil.

A aeronave P-3AM foi projetada para ser empregada na tarefa de interdição, nas missões de patrulha marítima, minagem aérea, cobertura e antissubmarino. Na tarefa de sustentação ao combate, pode realizar missões de Posto de Comunicação no Ar e de Reconhecimento Aéreo em guerra eletrônica e de sinais. Pode também ser empregada como aeronave de Controle e Alarme em Voo, por sua capacidade de classificar e acompanhar alvos aéreos.

Quanto ao emprego de armamentos, a sua capacidade é a maior e mais diversa da FAB, pois estará preparada para lançar mísseis antissuperfície, torpedos, minas e cargas de profundidade. O P-3AM conta com equipamento que proporciona

imagem de televisão em ambiente de baixa luminosidade (LLTV - *Low Level Light Television*) o qual permite obter imagens de alvos de superfície em condições noturnas ou de baixa visibilidade. Essa aeronave representa o resgate da capacidade operacional da Aviação de Patrulha da FAB.

Na Campanha do Atlântico Sul, a defesa contra os submarinos do eixo foi feita com a formação de comboios sob proteção de navios de guerra e de aeronaves, complementada por um plano de esclarecimento permanente do litoral por aeronaves de todos os tipos. Os livros registram ataques e afundamentos de navios por submarinos e ataques de aeronaves a submarinos, pois eram equipados com armamento antiaéreo.

Relembramos quatro fatos marcantes para a história da Aviação de Patrulha e da própria FAB:

- o ataque ao submarino italiano *Barbarigo* em 22 de maio de 1942; esse dia passou a ser o Dia da Aviação de Patrulha e foi, na realidade, a primeira ação bélica da FAB na 2ª Guerra Mundial.



- o afundamento do submarino alemão *U-199* em 31 de julho de 1943, que foi o único afundamento oficialmente registrado de um submarino pela FAB;

- o ataque ao submarino *U-170* pelo capitão Taunay, designado Patrono da Aviação de Patrulha, tendo como copiloto o tenente Schnoor, com tripulantes feridos a bordo; e

- a criação da USBATU, trazendo organização, doutrina e segurança para as operações da patrulha de então; o formato USBATU tornou-se modelo de curso para outras aviações.

O conflito franco-brasileiro sobre a questão da pesca da lagosta demonstrou a capacidade de reação do Brasil frente a uma questão econômica que escalou para um confronto aeronaval, com navios de guerra armados e aeronaves de patrulha em vigília 24 horas no ar, mantendo o controle da área marítima necessária às operações.

Atualmente, há aspectos de extrema importância estratégica para o nosso país que estão diretamente ligados ao uso do mar, como sejam:

- é a principal via adotada pelo comércio exterior relacionado com o Brasil;

- é sede de importantes bacias produtoras de petróleo e gás, dos quais as plataformas de exploração são a expressão material;

- concentra mananciais de pescados e produtos minerais ainda não totalmente explorados;

- constitui área de responsabilidade brasileira para controle de tráfego aéreo, conforme acordo internacional; e

- demanda vigilância, busca e resgate, aéreos e marítimos, tanto pela FAB, como pela Marinha do Brasil.

Resumindo, o Atlântico Sul tem importância capital para o Brasil no que tange ao desenvolvimento nacional, e no que diz respeito à busca de uma maior autonomia política para a manutenção da própria integridade nacional.

A Amazônia Azul, representação de uma vasta área com reservas de riqueza até há pouco tempo não imaginadas, demanda vigilância e proteção em profundidade, o que



deve ser feito de maneira sistemática e coordenada com a Marinha, em consonância com a postura de dissuasão estratégica estabelecida na política de defesa nacional em vigor.

A Aviação de Patrulha da FAB, limitada em horizonte e equipamentos especializados após a desativação dos P-15, seguida da dos P-16 em 1996, tem agora a oportunidade de novamente capacitar-se para enfrentar esse desafio, recuperando a operacionalidade perdida. A implantação da aeronave P-3AM Orion vem ao encontro da necessidade de emprego de uma aeronave

de longo alcance com capacidade antissubmarino, para exercer a vigilância além das plataformas de petróleo, contribuindo para a dissuasão estratégica e agregando valor ponderável aos poderes marítimo e naval brasileiros.

As aeronaves da Aviação de Patrulha estão presentes, desde o ontem, quando os velhos patrulheiros deram seu sangue e sua vibração na defesa da Pátria, até o futuro que chega, quando os jovens patrulheiros de hoje terão a nobre missão de continuar a vigília constante em nossa área de responsabilidade marítima, protegendo céu e mar.

---

<sup>1</sup> O *snorkel* era um equipamento dos submarinos que consistia de dois tubos que se elevavam acima da superfície do mar: um para admitir ar puro e outro para expelir os gases dos motores.

<sup>2</sup> O Termo de arrendamento dos contratorpedeiros classe P, feito pela Marinha do Brasil à Marinha americana, não permitia o seu uso contra país aliado dos EUA.

<sup>3</sup> Trata-se de uma cláusula conhecida como *off set*: toda e qualquer prática compensatória acordada entre as partes como contrapartida pela importação de bens ou serviços, com o objetivo de gerar benefícios de natureza comercial, industrial ou tecnológica para o setor aeroespacial brasileiro e para a economia nacional e que contribui para o equilíbrio da balança comercial.