

Diplomacia Naval

Guilherme Mattos de Abreu¹

Diplomacia Naval consiste no emprego de navios de guerra em apoio à diplomacia, persuadindo, coibindo, apoiando ou compelindo outros atores. Está enquadrada no que denominaríamos de *Diplomacia Militar*.

Implica em utilizar esses navios de diferentes maneiras, como, por exemplo, posicionando-os de modo a negociar a partir de uma situação de força, por ocasião de uma crise (o que pode ser atendido pela realização de exercícios em áreas de interesse), ou mesmo aplicando-os em diversas tarefas de apoio ou de representação (estas últimas, tradicionalmente denominadas “mostrar a bandeira”, que constitui o exemplo mais tradicional do emprego de forças navais em situação de normalidade).

Ressalta-se que, ao contrário das limitações que sofrem as outras forças armadas, as forças navais são os únicos dispositivos militares capazes de atuar com significativa liberdade, em tempo de paz. A tradição permite, até mesmo, que navios de guerra aportem armados e prontos para o combate em uma cidade estrangeira, sem que a população local se sinta ameaçada ou que a presença dessas unidades esteja ferindo a soberania nacional. Privilégio que diversos governos aproveitam para empregar politicamente as suas marinhas.

Torna-se bastante oportuno levantar este assunto neste Caderno de Estudos Estratégicos, uma vez que a sociedade brasileira, até mesmo nos setores mais esclarecidos, tende a rejeitar a hipótese de que as relações internacionais do Brasil possam necessitar do apoio militar – ainda que a história e o acompanhamento do noticiário no dia-a-dia não indiquem que possamos prescindir delas.

Há uma ampla gama de registros históricos a respeito do emprego da Diplomacia Naval, por vezes envolvendo situações

1 Contra-Almirante. Assistente da Marinha e Diretor do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra.

marcantes. Neste artigo veremos alguns exemplos de sua aplicação ao longo dos últimos cem anos.

Salvo por uma breve menção à operação no Haiti, deixa de ser abordada a participação das marinhas em operações de paz, a despeito de terem adquirido particular vulto no contexto da aplicação da *Diplomacia Militar* nos tempos atuais. O motivo é que tais operações apresentam tal complexidade, diversidade e, atualmente, freqüência, que a inclusão de casos relacionados à atuação das marinhas nesses episódios tornaria por demais extenso o artigo.

Mostrando a bandeira

“Uma visita com o propósito de mostrar a bandeira por um navio da Marinha Real britânica aos países do commomwealth, coloniais ou a portos estrangeiros é um dos melhores meios de manter o prestígio externo britânico. Qualquer dos navios ingleses contém uma expressiva representatividade da juventude britânica e seus encontros com pessoas de outros países representa uma influência para o bom entendimento e amizade ...” (Documento do Almirantado britânico de 1960) ^a

A atividade denominada “mostrar a bandeira” consiste na visita a portos estrangeiros, com o propósito de ativar ou estimular o relacionamento entre as nações, angariar prestígio, promover intercâmbio e mostrar o nível de desenvolvimento do poder militar nacional.

Um navio retrata o grau de desenvolvimento tecnológico atingido por um país, mostra o poder militar existente, a capacidade de projeção desse poder e, simbolicamente, o Poder Nacional, incluindo os aspectos sociais da nação como as características do povo, os costumes, as tradições e os hábitos externados pelas tripulações.

1907 (dezembro) a 1909 (fevereiro)

Um dos mais impressionantes eventos enquadrados em “mostrar bandeira” foi a viagem de circunavegação realizada por

dezesseis encouraçados norte-americanos e navios menores - A *Grande Esquadra Branca*^b - por ordem do Presidente Theodore Roosevelt (16 de dezembro de 1907 a 22 de fevereiro de 1909). Representou uma demonstração de força e teve reflexos positivos na política externa dos Estados Unidos.

Roosevelt tinha consciência da importância de uma Marinha forte como instrumento de prestígio e de poder na política Internacional. Impressionara-se com o drama da Esquadra russa derrotada pelos japoneses na Batalha de Tsushima^c (1905). Via o Japão como uma potencial ameaça.

Também a preocupação com a proteção da costa ocidental estadunidense, então muito deficiente, era um assunto há longa data em evidência no âmbito das Forças Armadas, ainda que com menor prioridade que a costa atlântica e o Caribe. A Marinha, há ao menos dois anos, considerava a possibilidade da Esquadra, com sede no litoral oriental, realizar adestramentos no Pacífico.

Mas seria um fato doméstico que levaria Roosevelt a ordenar essa viagem de circunavegação de 46.000 milhas náuticas. Uma onda de sentimentos xenófobos contra imigrantes de origem japonesa varreu a Califórnia em 1906, desencadeando a adoção de medidas oficiais discriminatórias, em âmbito local. No Japão, essas ocorrências tiveram grande repercussão, a ponto de líderes de oposição clamarem por guerra.

Ainda que ciente de que o assunto, em última análise, deveria ser tratado no âmbito diplomático, o Presidente mostrava-se preocupado com a mudança de tom do governo japonês – inicialmente comedido, tornara-se agressivo nas tratativas sobre os incidentes. Além disso, assessores próximos eram de opinião de que, no Japão, determinados segmentos consideravam que o país poderia derrotar os EUA; e os relatórios de inteligência evidenciavam que se preparava para um conflito, em função do vulto das encomendas de navios de guerra que fizera na Europa.

Assim, em meados de 1907, um problema de imigração transformar-se-ia em fato gerador de uma hipótese de guerra, embora, na avaliação do governo estadunidense, a possibilidade de

que fosse adotada uma ação militar como resposta à discriminação ocorrida na Califórnia fosse considerada remota.

Para Roosevelt, o deslocamento em massa da Esquadra era pura diplomacia, uma estratégia preventiva, um treinamento inigualável, um espetáculo de poder e uma oportunidade para que as falhas, os erros e as limitações logísticas aparecessem em tempo de paz. De fato, as mais diversas limitações e deficiências apareceriam ou seriam ressaltadas: desde o processo de promoções, que fazia com que os oficiais chegassem aos mais altos postos muito velhos e sem resistência física, à inadequabilidade dos uniformes em climas quentes; da conveniência em se modificar a pintura dos navios (eram brancos e passariam a ser pintados na cor cinza), a necessidade de bases de apoio e de navios abastecedores em qualidade e quantidade adequadas (a fim de reduzir a dependência de navios mercantes estrangeiros contratados); etc.

Também era um grande desafio. Desafio este que grandes potências, como a Grã-Bretanha e a Alemanha, consideravam que os norte-americanos não teriam condições de realizar, conforme fora dado a conhecer ao Presidente.

Note-se que a Esquadra, ainda que tenha impressionado o mundo à época, era dotada de encouraçados tecnicamente inferiores aos seus congêneres europeus, particularmente após os britânicos comissionarem o *Dreadnought*, (1906). Um encouraçado que, por suas características, tornava qualquer outro obsoleto. De qualquer modo, a viagem foi uma excepcional proeza logística e diplomática. Atrairia as atenções do mundo. A Esquadra foi atração por onde passou, seduzindo multidões.

Especificamente com relação ao Japão, o governo japonês aparentou genuinamente desejar dar por encerrado os desentendimentos decorrentes dos acontecimentos na Califórnia. As guarnições desfilaram em parada pelas ruas de Yokohama, decoradas com as bandeiras do Japão e dos EUA e repletas de estudantes. Também houve um congraçamento cordial entre as Marinhas, ainda que, para os militares, a exibição de força apenas provasse que o país deveria realizar um esforço ainda maior para superar os norte-americanos.

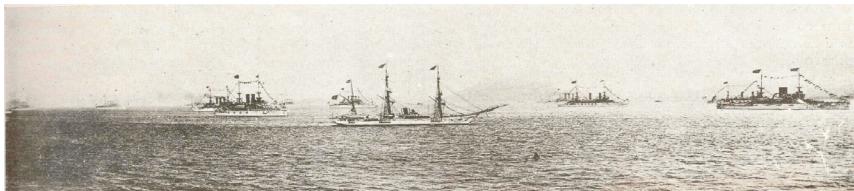


Figura 1 – Navios da Esquadra norte-americana na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, pouco antes da partida, em 22 de janeiro de 1908. Nesse mesmo dia, navios de guerra brasileiros suspenderam para uma comissão de adestramento e de instrução. Em primeiro plano, vê-se o navio-escola *Primeiro de Marco*.

Foto: Revista *Liga Marítima*, edição de fevereiro de 1908. Arquivo do Serviço de Documentação da Marinha.

Algumas intrigas internacionais também surgiram na América do Sul, por ocasião da passagem da *Grande Esquadra Branca*⁴. Razões de ordem técnica e a insensibilidade dos planejadores levaram o Comando a não considerar uma escala na Argentina. Os encouraçados procederiam do Rio de Janeiro diretamente para Punta Arenas, no Chile. Ocorre que, nessa época, havia alguma fricção entre Argentina e Brasil. Além disso, o governo argentino sentia-se desconfortável com as freqüentes e públicas demonstrações de amizade entre os Estados Unidos e o Brasil.

As águas rasas do Rio da Prata, efetivamente, dificultavam o acesso dos encouraçados à Capital, Buenos Aires. Mas essa restrição não existia para os navios da flotilha de escolta, os quais tinham uma escala prevista para Montevidéu. Esse fato específico levou o Ministro das Relações Exteriores argentino, o agressivo Estanislao Zeballos, a demonstrar a sua insatisfação junto ao Encarregado de Negócios dos EUA na Argentina, o que faria com que a flotilha procedesse para Buenos Aires, sendo cancelada a escala em Montevidéu.

Em qualquer parte do mundo em que se encontram officiaes de marinha de diferentes nacionalidades, estabelece-se logo entre elles um espirito de cordial camaradagem. O destino commun approxima num nobre encanto os homens

que vivem na solidão do mar e levam consigo, por todos os hemisferios, o culto incomparável da pátria ausente.

Barão do Rio Branco – Discurso de saudação em jantar em homenagem à oficialidade norte-americana. Palácio Monroe, 20 de janeiro de 1908 (grafia original).

A divulgação da notas de congratulações entre o Presidente Afonso Penna e o Presidente Theodore Roosevelt provocaram boatos de aliança formal entre o Brasil e os EUA. Zeballos tomaria conhecimento dessas especulações antes de receber a notícia da inclusão de Buenos Aires como escala da flotilha. Exaltado, considerou que a não-inclusão da Argentina entre as escalas da viagem era um ato hostil e enviou uma mensagem ao representante argentino em Washington, exigindo que obtivesse a visita dos navios aos portos de Buenos Aires ou de Bahia Blanca. Providencia que seria inócuia, uma vez que decisão neste sentido já fora tomada.

Os dissabores do Ministro argentino não terminariam aí. Enquanto, no caso do Brasil, a troca de correspondência entre os respectivos Presidentes e entre o Ministro das Relações Exteriores e o Secretário de Estado eram diretas e recebiam ampla divulgação, as mensagens encaminhadas, respectivamente, pelo Presidente José Figueroa Alcorta e pelo Ministro Zeballos foram respondidas indiretamente por um único telegrama, encaminhado pelo Secretário de Estado Elihu Root ao Encarregado de Negócios em Buenos Aires. Essa indelicadeza, inútil e incompatível com a política de boa-vontade introduzida pelo Secretário Root na gestão da Política Externa, somente seria reparada após reclamação do Ministro Zeballos.

1920

O ano de 1920 foi atribulado para o Encouraçado “São Paulo”. O navio iniciaria e findaria o ano nas águas frias do Atlântico Norte. O Ano Novo o encontraria encerrando um período de modernização no Arsenal Naval de Nova Iorque, de onde retornaria no início do ano. No segundo semestre, partiu para Zeebrugge, Bélgica, a fim de embarcar o Rei Alberto I e transportá-lo para o Brasil. Um inusitado evento! Um país latino-americano periférico recebendo a visita de um soberano europeu e ainda lhe fornecendo o transporte!

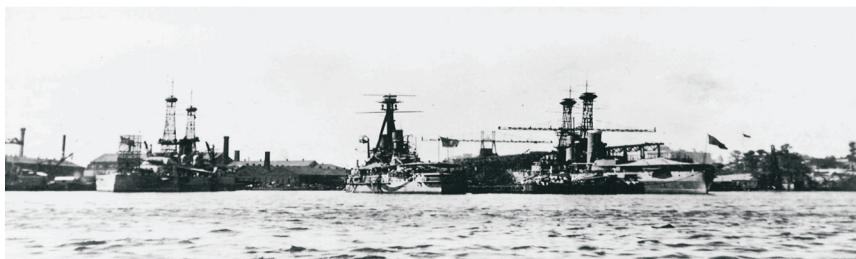


Figura 2



Figura 3



Figura 4



Figura 5

O Rei dos belgas passaria o mês de outubro em nosso país, retornando no mesmo navio. No regresso da Europa, o “São Paulo” transladaria os restos mortais do Imperador D. Pedro II e da Imperatriz Teresa Cristina para o Brasil. Atracou no Rio de Janeiro em 08 de janeiro de 1921.

Nessas viagens, fez escala em diversos portos estrangeiros, entre eles Portsmouth, Inglaterra, em agosto e novembro. Em uma dessas duas visitas tomou-se o flagrante histórico registrado na figura 5.

Figura 2 - Da esquerda para direita: Encouraçados USS “Arizona” e (que seria afundado pelos japoneses em Pearl Harbor, em sete de dezembro de 1941), o “São Paulo” e o USS “North Dakota” atracados no Arsenal Naval de Nova Iorque.

Foto sem data, original da US Coast Guard Collection, EUA; localizadas e obtidas pelo historiador norte-americano Dr Robert Scheina no *National Archives*, Washington D.C., e cedidas ao autor.

Figura 3 - O “São Paulo” em postos de continência para o Rei Alberto I da Bélgica. Foto - arquivo do Serviço de Documentação da Marinha.

Figura 4 - Desembarque do Rei Alberto I no Rio de Janeiro. A “Galeota Imperial”, que atualmente faz parte do acervo do Espaço Cultural da Marinha, Rio de Janeiro, foi utilizada no transporte do Rei, entre o navio e o cais.

Foto - arquivo do Serviço de Documentação da Marinha.

Figura 5 - O Encouraçado “São Paulo” compartilha o fundeadouro com o HMS “Victory”, navio capitânia do Almirante Horatio Nelson na Batalha de Trafalgar (21 de outubro de 1805), até hoje preservado em Portsmouth, Inglaterra.

Reprodução de um cartão postal, datado de 1920, pertence ao arquivo pessoal do CMG (RM1) Paulo Marques de Oliveira.

1995 (maio)

A Fragata “*Independência*”, a Corveta “*Jaceguai*” e o Navio-Tanque “*Gastão Motta*” participaram da Operação ATLASUR, com as Marinhais da África do Sul, Argentina e Uruguai, em águas sul-africanas. A operação configurou um marco na aproximação entre os países, após o fim do “*apartheid*”.

Os navios brasileiros - todos de construção nacional – destacaram-se na Operação e foram objeto de atenção da mídia e das autoridades da África do Sul. Nos anos anteriores, a Marinha Sul-Africana (SAN) tinha passado por um período de redução de meios e esforçava-se junto ao Parlamento e ao Poder Executivo em obter recursos para soerguer-se (no que obteria sucesso) e a presença do Grupo Tarefa mostrou-se uma boa oportunidade para demonstração junto às autoridades daquele país. Foi notório o congraçamento entre as tripulações.

ATLASUR, adicionalmente, constitui um dos marcos iniciais do profícuo relacionamento das Forças Armadas brasileiras com as suas congêneres sul-africanas. Destaca-se que a iniciativa coube à Marinha Sul-Africana, que, em 1993, realizaria a primeira ATLASUR com o Uruguai e Argentina, ocasião em que o SAS “*Drakensberg*” visitou o Rio de Janeiro.

A ATLASUR tornou-se bienal, cabendo a cada um dos países participantes, em rodízio, atuar como anfitrião, organizando a operação em suas águas. A última foi a ATLASUR – VI, realizada em águas uruguaias, entre 28 de outubro e 7 de novembro de 2006.



Figura 6 - Tendo Cape Town como plano de fundo, a Fragata “*Independência*” e a Corveta “*Jaceguai*”, em postos de continência, cruzam o través dos navios sul-africanos. A frente da coluna, o SAS “*Drakensberg*”, capitânia, onde estava embarcado o então Comandante da Marinha Sul-Africana, Vice-Almirante Robert Simpson-Anderson, parlamentares e outras autoridades.

Foto do arquivo do autor.

2004 (junho)

A Fragata INS “*Tabar*”, da Marinha da Índia, fez escala no Rio de Janeiro, em sua viagem de translado do estaleiro construtor para sua sede.

Terceiro navio da Classe “*Talwar*” (originários dos navios russos Classe “*Krivac*”), foi construída em São Petersburgo, Rússia. Sua visita ao Brasil constituiu mais uma manifestação do processo de aproximação entre os dois países enfatizado nos últimos anos. Após deixar o Rio de Janeiro, foi acompanhada pela Fragata “*Bosílio*”, da Marinha do Brasil, com a qual realizou alguns exercícios básicos, sendo esse evento a primeira interação operacional das duas marinhas.

É digno de registro que os três navios da classe cumpriram roteiros diferentes em sua viagem para a Índia, “mostrando a bandeira” em diversos continentes. A Fragata INS “*Talwar*” procedeu via Mediterrâneo e Canal de Suez; a Fragata INS “*Trishul*”, segunda da classe, contornou a África. Por fim, a Fragata INS “*Tabar*” visitou o Brasil, de onde seguiu para a África do Sul.^f



Figura 7 - Fragata INS “*Tabar*” na Baía da Guanabara.
Foto: ALIDE - Agência Linha de Defesa.

Intimidando em situação de crise (Força Potencial)

A força potencial consiste na presença de uma força naval em determinada área marítima, com o propósito de exercer a dissuasão em uma situação de crise. Não realiza, em princípio, ações diretas.

1963 (fevereiro)

É o ano da famosa Guerra da Lagosta, quando o Brasil impediu que barcos de pesca franceses continuassem capturando lagostas em nossa plataforma continental.

Trata-se, possivelmente, do primeiro confronto ambiental em que o Brasil se envolveu. Afinal, o nosso país dispôs-se ao enfrentamento bélico, não só para preservar um recurso econômico existente em sua plataforma continental, mas também, a luz dos argumentos empregados, para proteger da destruição a lagosta e a biota^g de seu habitat, que pescadores franceses já teriam dizimado em outras áreas, devido às técnicas de captura que empregavam.^h

A decisão do Presidente De Gaulle de enviar um dos navios de guerra que participavam de exercício nas costas do Senegal para o Nordeste brasileiro, com o propósito de proteger os barcos franceses, sinalizou a disposição de compelir pela força o governo brasileiro a se retrair, representando uma escalada na crise. Salienta-se que a Força Tarefa francesa em adestramento na costa ocidental africana (e, portanto, relativamente próxima) era nucleada no Porta-Aviões *"Clemenceau"* e possuía um poder combatente expressivo.

Por outro lado, a reação agressiva – e de certa forma inesperada (afinal, a França era (e é) uma grande potência!) – do governo brasileiro de enviar navios de guerra para a cena de ação, sinalizou a disposição para o confronto, o que, por fim, fez prevalecer o bom senso e levou os países à mesa de negociações.



Figura 8



Figura 9

Figura 8 – O Contratorpedeiro *“Tartu”* foi destacado do Grupo Tarefa da Marinha Francesa em adestramento nas costas africanas para o litoral do Nordeste brasileiro, em fevereiro de 1963, escalando a crise.

Foto: Marine Nationale – França (1959)

Figura 9 – A crise foi acompanhada por uma mídia alvoroçada. A manchete do Diário de Notícias dá conta do clima à época. O que o jornal denomina fuga do “*Tartu*” foi a retirada do navio da cena de ação, ocasião em que foi substituído por outro navio de guerra, de nome “*Paul Goffeny*”, de menor valor militar que o primeiro. Essa substituição por um meio de menor valor pode ser interpretada como uma sinalização, por parte da França, no sentido de distender a crise.

Ilustração reproduzida de BRAGA, Cláudio. *A Guerra da Lagosta*. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro. 2004. p.105.

Dentre os vários registros relacionados à crise, há um interessante diálogo entre o Embaixador do Brasil na França e o Presidente De Gaulle, por ocasião de audiência realizada em 23 de fevereiro. O diplomata brasileiro, entre outros argumentos, enfatizou que a ida do navio de guerra provocara “*viva emoção*” no Brasil. O Presidente minimizou o episódio, alegando que não acreditava que ida do navio de guerra devesse ser traumatizada. Que incidente análogo tinha ocorrido com pescadores franceses na Terra Nova, sem maiores consequências. “*Frisou que não enviara o navio ao Brasil, e sim em alto mar. Repetiu duas ou três vezes.*”¹ (e diria mais uma vez, ao despedir-se do Embaixador).

Apoiando países em dificuldade

Apoiar outros países em momentos de dificuldade constitui uma boa ocasião para promover a aproximação entre povos e a construção de relações capazes de gerar oportunidades em proveito mútuo.

Neste aspecto, os recursos e a capacitação disponíveis nas Forças Armadas são extremamente úteis, o que as tornam atores tradicionais nas tarefas humanitárias. Aqui são considerados os recursos de natureza logística (navios, aeronaves, veículos, hospitais de campanha, etc); a prontidão (que permite rápida resposta); a flexibilidade; a mobilidade; a relativa auto-suficiência (capacidade de permanecer em uma determinada área sem apoio externo por um significativo período); e, até mesmo, a capacitação gerencial para lidar com situações de caos.

O fato da faixa litorânea, em todo o mundo, abrigar a maior parte das grandes concentrações populacionais faz com que expressiva parcela das ações humanitárias de vulto possam ser apoiadas do mar. Neste ponto, destaca-se que a combinação logística *aeronaves & navios* mostra-se de emprego adequado. Os aviões transportam o auxílio imediato e as equipes precursoras; os navios, com grande capacidade de carga e de alojar pessoal, além de outras facilidades, mas de deslocamento mais lento, realizam

o transporte por superfície e apóiam na cena de ação as equipes que conduzem o auxílio efetivo e de longa duração.

A operação de paz no Haiti, ora em andamento, apresenta registros eloquentes de rápida resposta e de apoio logístico, ainda que em outro contexto:

- **27 de fevereiro de 2004** – Enviou-se para o Haiti um Grupo de Segurança e Evacuação, constituído por fuzileiros navais, com o propósito de resgatar brasileiros que desejassem retornar para o Brasil e prover segurança à Embaixada e ao Corpo Diplomático brasileiro. Foram transportados para Porto Príncipe, por uma aeronave C-130 da Força Aérea Brasileira, um oficial e quinze praças fuzileiros navais, duas viaturas e suprimentos para vinte dias. A ordem de execução foi emitida no dia 26 de fevereiro. No dia seguinte pela manhã, apenas dezesseis horas após o recebimento da ordem, o Grupo de Segurança e Evacuação partiu da Base Aérea do Galeão, Rio de Janeiro.

- **Junho / julho de 2004** - O Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) "Mattoso Maia" permaneceu no Haiti por um mês, provendo apoio a MINUSTAH em sua fase de instalação, sendo que o seu helicóptero foi amplamente utilizado em missões de esclarecimento. Em uma cidade carente de recursos como Porto Príncipe, alojou militares e civis brasileiros em missão transitória no país. Os seus grupos destilatórios transformaram água do mar em água potável para abastecimento da tropa. Nos primeiros vinte dias de operação, até que a ONU pudesse fazê-lo por seus próprios meios, forneceu, em média, aproximadamente vinte toneladas de água potável por dia.

O planejamento, levando em conta que a infra-estrutura do país estava em colapso, considerou, entre outras, as seguintes possibilidades de emprego para esse navio: meio de evacuação em emergência, apoio logístico diversificado, base para operações aéreas, apoio de saúde, posto de comando secundário e abrigo alternativo para a tropa.

Em 22 de dezembro de 1972, a Nicarágua foi sacudida por violentos terremotos, que provocaram grande destruição e mortandade. Ao menos até recentemente, era possível avaliar a violência do sismo, pois Manágua, a capital, ainda mostrava cicatrizes decorrentes desse desastre, as quais, infelizmente, se somavam as marcas deixadas pelo conflito interno ocorrido nas últimas décadas.

Ao tomar conhecimento da catástrofe, o governo brasileiro decidiu enviar, por aeronave da FAB, fuzileiros navais, com o propósito de prover o apoio inicial e segurança à embaixada. Em seguida, desencadeou a Operação “Brasil Solidário” de apoio àquele país, enviando o Navio Transporte de Tropas (NTrT) “Barroso Pereira”, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, que transportou pessoal de apoio e doações de natureza variada – 1.200 toneladas de alimentos, medicamentos, seis veículos (caminhões e utilitários), vestuário, etc.



Figura 10

Figura 10 - NTrT “Barroso Pereira” atracado em Corinto, Nicarágua. No cais, alguns dos veículos doados à Nicarágua.

Foto: arquivo pessoal do Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt.



Figura 11



Figura 12

Figura 11 - Fuzileiros Navais embarcando na Base Aérea do Galeão, com destino à Manágua.

Fonte: periódico “NOMAR”. nº 317, de 20 de Janeiro de 1973, editado pelo antigo Serviço de Relações Públicas da Marinha.

Figura 12 - Embaixador Milton Faria, embaixador do Brasil na Nicarágua, e família, com os Oficiais do NTrT “Barroso Pereira”, junto a uma das embarcações de desembarque transportadas a bordo como opção para o desembarque da carga, caso houvesse indisponibilidade de local de atracação em decorrência dos danos causados pelo terremoto.

Foto: arquivo pessoal do Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt.

2004 / 2005

Além de contribuir para a construção de boas relações, o apoio a outros países em momentos de dificuldade também pode servir para a divulgação de uma boa imagem ou neutralizar situações adversas.

Logo após a ocorrência do “tsunami” na Ásia (26 dezembro de 2004), o governo norte-americano divulgou que doaria um determinado montante para auxiliar as vítimas e para reconstruir os países afetados. Foi duramente criticado por aqueles que consideravam o valor incompatível com o poder econômico dos EUA, em comparação com as doações divulgadas por outros países. Com o apoio de uma estratégia de publicidade, logo começaram a surgir notícias informando que os países prometiam, mas não efetivavam as doações anunciadas, citando, como exemplo, ocorrências anteriores. Em seguida, o noticiário foi inundado com manchetes relacionadas à mobilização das Forças Armadas dos EUA em proveito dos países afetados. Imagens dos militares norte-americanos em tarefas de reconstrução e socorrendo pessoas ocuparam as telas de TV, as primeiras páginas dos jornais e as revistas em todo o mundo, abafando as críticas.



Figura 13



Figura 14

Figura 13 – O Navio-Hospital USNS “ Mercy” e o Porta Aviões USS “ Abraham Lincoln” chegam a Banda Aceh, Sumatra, Indonesia, durante a operação humanitária em socorro às vítimas do tsunami. (Foto: US Navy. Disponível: <http://www.defenselink.mil/home/photoessays/2005-02/p20050203b5.html>)

Figura 14 – Capa da revista “Veja”, de 12 de janeiro de 2005, mostrando um militar de uma das equipes de socorro norte-americanas em ação, atesta o destaque conferido à Operação.

No canto inferior esquerdo, uma frase que, de certo modo, sintetiza este tópico: *“A tragédia une nações que não se entendiam na luta contra o terrorismo nem na preservação ambiental.”*

(Ilustração: Capa da Revista “Veja”. Nº 1887 -12/01/2005. Obtida via internet em www veja com br).

Também a Marinha da Índia avaliou como positiva a atuação da Força em apoio às vítimas do tsunami, em benefício da construção de boas relações com países da região. Em conferência apresentada no Colégio Nacional de Defesa (Nova Delhi), em novembro de 2005, assim se expressou o Chefe do Estado-Maior da Armada da Marinha da Índia, Almirante Arun Prakash ^k, quanto ao tema:

... as marinhas são particularmente adequadas para conquistar amigos e influenciar pessoas. O tsunami do ano passado permitiu uma demonstração clássica das tarefas positivas que as marinhas podem executar. Testemunhas

disso são as milhares de pessoas cujas vidas foram marcadas pela assistência prestada por cada marinheiro: da assistência médica à limpeza de poços, da restauração de infra-estrutura ao fornecimento de comida e água. Desde então, a Marinha tem recebido louvores pelo ótimo trabalho realizado por seus homens, não apenas na Índia, mas também no Sri Lanka, na Indonésia e nas Maldivas.

Em consequência, uma parte integrante de nossa estratégia marítima será a capacitação para prover assistência humanitária, particularmente em nossos territórios insulares e aos nossos amigos no exterior.

Notas:

- a WETTERN Desmond, *An Extension of Diplomacy.*, in *Navy International*. Oct. 1985 v. 90, n 10. Londres. W. H. Smith and Son Ltda. Esta citação, bem como inúmeros argumentos empregados neste artigo foram retirados de: PINTO, Paulo Lafayette. *O Emprego do Poder Naval em Tempo de Paz*. Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rio de Janeiro. 1989.
- b Naquela época, era comum os navios de guerra, como é o caso desses encouraçados norte-americanos, serem pintados de branco, fato que fez com que a força naval passasse a história com a denominação de "The Great White Fleet". A adoção da cor cinza como padrão já era cogitada há algum tempo e seria determinada poucas semanas após o regresso aos EUA, em função de experiências colhidas nessa viagem. A proposta decorreu do fato de que navios pintados de cinza (já adotado em muitas marinhas) são detectados visualmente a menores distâncias, em comparação à detecção dos navios pintados de branco. A Armada Argentina já adotava a cor cinza como padrão e a proposta foi levantada especificamente em relatório escrito após o encontro com navios de guerra argentinos, por ocasião da travessia Rio de Janeiro–Punta Arenas.

Os argumentos relacionados a este tópico têm como referência:

MILLER, Nathan. *U. S. Navy: An Illustrated History*. American Publishing Co, Inc. New York. United States Naval Institute Press, Annapolis. 1977.

MORRIS, Edmond. *Theodore Rex*. Randon House Inc. New York. EUA. 2002.

POTTER, E (et al). *Sea Power: A Naval History*. Naval Institute Press. United States Naval Institute. Annapolis, Maryland. EUA. 1981.

RECKER, James. *Teddy Roosevelt's Great White Fleet*. Bluejacket Books. Naval Institute Press. United States Naval Institute. Annapolis, Maryland. EUA. 1988.

- c A batalha de Tsushima ocorreu entre 27 e 28 maio de 1905. Foi a última e decisiva batalha naval da Guerra Russo-Japonesa (1904–1905). Nesta batalha, a esquadra japonesa, sob o comando do Almirante Heihachiro Togo, destruiu dois terços da esquadra russa, comandada pelo Almirante Zinov

Rozhestvenky. Para enfrentar a esquadra japonesa, os russos realizaram uma épica e longa viagem de 18.000 milhas náuticas (33.000 km), do Mar Báltico ao Extremo Oriente.

- d Os navios tiveram que contornar a América do Sul, visto que o Canal do Panamá ainda não tinha sido inaugurado. O Canal somente entrou em operação em agosto de 1914.
- e Abreviaturas - Ao longo do texto foram empregadas diversas abreviaturas que identificam a Marinha a que pertencem os navios de guerra mencionados: USS – “United States Ship” (navio de guerra); USNS - “United States Naval Ship” (navio de estado, não comissionado como navio de guerra, operado por civis); HMS – “Her Majesty's Ship” (Reino Unido); INS – “India Navy Ship”; SAS – “South Africa Ship”.
- f É importante observar a diversidade dos roteiros seguidos pelos três navios classe “*Talwar*” em seus translados para a Índia: Em 2003, a F. INS “*Talwar*”, visitou os portos de Kronshstadt (no Mar Báltico), Portsmouth (Grã-Bretanha), Toulon (França), Pireu (Grécia), Port Said (Egito) e Djibouti (no nordeste da África). A F. INS “*Trishul*”, também em 2003, visitou Estocolmo (Suécia), Gdynia (Polônia) Copenhague (Dinamarca), Dublin (Irlanda), Vigo (Espanha), Dakar (Senegal), Lagos (Nigéria), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namíbia) e Durban (África do Sul). Por fim, a F. INS “*Tabar*” enfrentou uma jornada de mais de 17.000 milhas náuticas, visitando Rotterdam (Holanda), Lisboa (Portugal), Trinidad e Tobago (no Caribe), Georgetown (Guiana), Rio de Janeiro, Cape Town (África do Sul), Ilhas Mauritus e Seichelles, de onde, procedeu para Mumbai, na Índia.
- g Biota é o conjunto de seres vivos, flora e fauna, que habitam um determinado ambiente geológico, como, por exemplo, biota marinha, biota terrestre, biota lagunar, biota estuarina, biota bentônica, etc.
- h Os franceses pescavam arrastando redes no fundo do mar, sistema que não é seletivo, pois pega tudo o que encontra: lagostas ovadas ou muito pequenas e outros espécimes, tanto da flora quanto da fauna marinha. Em suma: um desastre ecológico.
- i O Presidente De Gaulle determinara à Marinha “*que desse toda a garantia necessária para que os lagosteiros bretões* (região costeira da França) *fizessem uso de seu legítimo direito de pescar, como e onde vinham fazendo*”. Conforme publicado in CORRÉA, Paulo. A Crise Franco-Brasileira de 1963 (Guerra da Lagosta). Leitura Selecionada LS511-00. Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro. 2000. Pág. 12.
- j Telegrama 65, de 23 de fevereiro de 1963, do Embaixador do Brasil na França, Carlos Alves de Souza, conforme citado pelo próprio em seu livro “*Um Embaixador em Tempos de Crise*”. Transcrito em BRAGA, Cláudio. A Guerra da Lagosta. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro. 2004. p.85.
- k *Shaping India's Maritime Strategy – Opportunities & Challenges*. Disponível: http://idiannavy.nic.in/cns_add2.html.