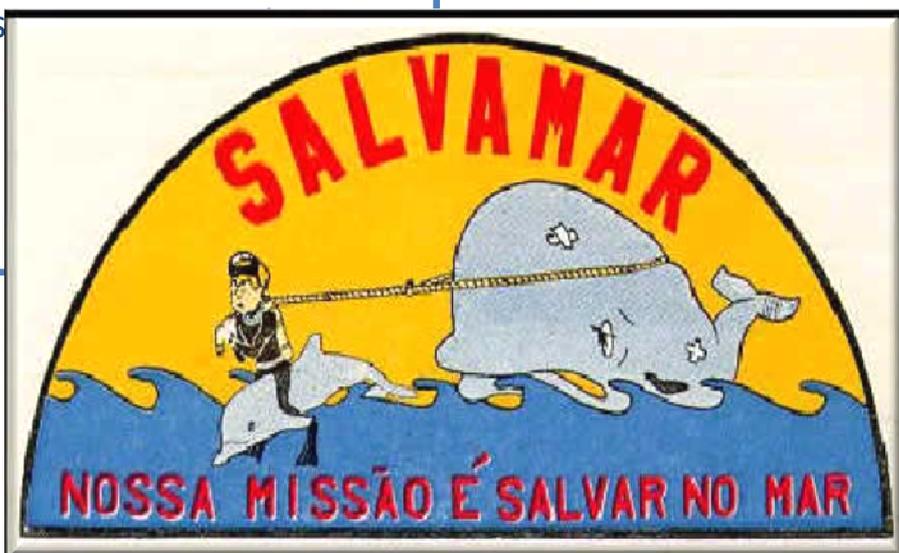




RESPONSABILIDADES DO BRASIL NO ATLÂNTICO SUL: O SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO

Contra-Almirante (RM-1) Guilherme Mattos de Abreu
Escola Naval

Ao contrário do que muitos imaginam, as Forças Armadas não são empregadas apenas se houver guerra. Isto é uma visão muito limitada. As Forças Armadas brasileiras têm inúmeras responsabilidades em tempo de paz. Por vezes, responsabilidades que o Brasil assume internacionalmente.





39

Figura 1 apresenta a área marítima de responsabilidade SAR (“*search and rescue*” – sigla internacional para busca e salvamento) atribuída ao Brasil. Ela equivale a uma vez e meia o nosso território; o seu ponto mais distante de terra fica a 1.850 milhas náuticas¹, ou seja, quase 3.500 quilômetros. É uma extensa área em que o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil (MB) e o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico da Força Aérea Brasileira (FAB) atuam no socorro de pessoas acidentadas ou enfermas, em obediência à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida no Mar (Convenção de Hamburgo, 1979), compromisso internacional assinado pelo Brasil

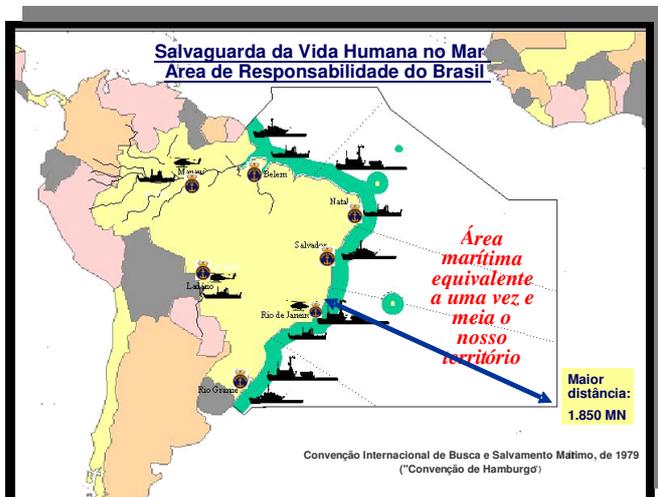


Figura 1

Os Centros de Coordenação SAR que atuam na área marítima são conhecidos internacionalmente pela sigla MRCC, que significa *Maritime Rescue Coordination Centre*, acrescido do nome do país ou da cidade onde está localizado o Centro.

No Brasil, a função de MRCC é exercida pelo Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (SALVAMAR BRASIL), a cargo do Comando de Operações Navais. A área de responsabilidade é dividida em cinco regiões marítimas, atribuídas aos Comandos de Distritos Navais. Adicionalmente, existem Centros responsáveis pela coordenação SAR em vias navegáveis interiores da Bacia Amazônica e do Rio Paraguai: O SALVAMAR NOROESTE, com sede em Manaus (AM) (Comando do 9º Distrito Naval) e o SALVAMAR OESTE, com sede em Ladário (MS) (Comando do 6º Distrito Naval).

Inúmeros incidentes SAR ocorrem a cada ano nessas águas, os quais necessitam ser atendidos de alguma forma. Variam da simples orientação médica, a buscas e resgates com expressivo número de meios aéreos e de superfície (navios) envolvidos. Felizmente, a maioria dos incidentes ocorre a poucas dezenas de milhas da costa, mas, eventualmente, acontecem

¹ 1 milha náutica = 1852 metros



operações de socorro complexas muito dispendiosas, devido à natureza do evento e às grandes distâncias. Também podem ter grande repercussão.

Casos como esses destacam a necessidade de recursos e de meios capacitados para executar operações de socorro à longa distância.

Vale lembrar, ainda que essas despesas correm por conta dos orçamentos do Comando da Marinha e do Comando da Aeronáutica.

O Serviço de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil existe há 39 anos.

No que se refere à salvaguarda da vida humana, também se atua de forma preventiva. As providências adotadas por ocasião do Ciclone Catarina constituem um bom exemplo (março de 2004).

Ainda que tenham ocorrido alguns óbitos no mar, esses poderiam ser em maior número, caso a comunidade marítima não tivesse sido alertada para a aproximação da tempestade pelos Avisos aos Navegantes e pelo SALVAMAR SUL. Literalmente, esvaziou-se o mar, antes que se configurasse o perigo. Mas uns poucos barcos não conseguiram alcançar águas abrigadas, sendo que dois naufragaram, ocorrendo vítimas fatais.

CASOS RECENTES DE GRANDE REPERCUSSÃO

Navio Veleiro Concórdia

O Veleiro-Escola Concórdia, de bandeira canadense, naufragou a cerca de 300 milhas náuticas (555 km) do litoral do Rio de Janeiro, em 18 de fevereiro de 2010. Tinha 64 pessoas a bordo, sendo que 41 jovens estudantes, de nove nacionalidades, com idades entre 16 e 21 anos. Todos foram localizados em quatro balsas salva-vidas e resgatados com vida.

O Navio Veleiro Concórdia, pertencia à *West Island College International* do Canadá, estava realizando a travessia de Recife (PE) para Montevidéu, no Uruguai, tendo partido dia 8 de fevereiro com previsão de chegada para o dia 23.

A missão, ativada após o recebimento de um sinal de emergência, contou com apoio de aeronaves da FAB para a localização das balsas salva-vidas; três navios mercantes, que navegavam nas proximidades e foram desviados para o resgate; e três navios de guerra (ver figura 2).



Figura 2



Náufragos do Concórdia chegam ao Rio de Janeiro sãos e salvos, a bordo da Fragata Constituição.

Vôo Air France 447

O vôo Air France 447 era um vôo regular de longo curso, operado pela companhia francesa Air France, entre Rio de Janeiro e Paris. Na noite de 31 de maio para 1º de junho de 2009 desapareceu no Atlântico, com 228 pessoas a bordo.

Ainda na madrugada do dia 1º de junho desencadeou-se aquela que seria a maior operação de Busca e Salvamento no mar realizada pelo Brasil.

Durou 26 dias. Foram empregados onze navios da MB, alguns com helicópteros embarcados, navios da Marinha Nacional Francesa, aeronaves da FAB, França e EUA e Espanha, navios mercantes, navios de salvamento contratados, além das equipes de apoio em terra.

Ao longo daqueles 26 dias, as imagens das operações veiculadas pela mídia nacional permearam o nosso dia-a-dia. Menos percebida, para o homem comum, foi a repercussão do evento no cenário internacional. Em ano de Copa do Mundo, vale lembrar que aqueles homens e mulheres envolvidos na operação compunham a nossa equipe em campo. Com dedicação e esforço, cumpriram a missão.



Ao longo daqueles 26 dias, enquanto duraram as buscas, as imagens das operações foram notícia de primeira página, em todo o mundo.