

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC FABIO MANOEL PINTO

O EMPREGO DO NPA MACAÉ EM OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E
DA ORDEM – UM ESTUDO DE CASO

Rio de Janeiro

2020

CC FABIO MANOEL PINTO

O EMPREGO DO NPA MACAÉ EM OPERAÇÕES DE GARANTIA DA LEI E
DA ORDEM – UM ESTUDO DE CASO

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval,
como requisito parcial para a conclusão do Curso
de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Thiago MONTILLA Tavares de
Almeida

Escola de Guerra Naval

Rio de Janeiro

2020

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, a Deus por sua compaixão e misericórdia, a Ele agradeço a minha saúde e a da minha família, e principalmente a paz em que vivemos.

À Debora, minha esposa que me apoia incondicionalmente nos meus objetivos, e por vezes deixando os dela em segundo plano. As minhas filhas por serem alavanca motivacional em todos os aspectos positivos da minha vida.

Aos meus pais, avós e tios por minha formação pautada no Cristianismo, e por sempre me incentivarem a dedicação contínua aos meus objetivos.

À Marinha do Brasil que por meio da Escola de Guerra Naval me proporciona a oportunidade enriquecedora de crescimento profissional através do conhecimento.

A todos que trabalham na Escola de Guerra Naval por todo o apoio recebido desde o primeiro dia de embarque.

Aos professores e ao meu orientador por terem ministrado com dedicação a nobre missão de transmitir conhecimento, e sempre com o trato cordial.

Aos amigos de todas as turmas do C-EMOS 2020, os quais sempre se mostraram dispostos a ajudarem e cooperarem com o crescimento do conhecimento, em um ambiente de extrema camaradagem.

Por fim, a todos que estão ao meu redor e ajudam a minha família nas labutas diárias.

RESUMO

O objetivo da pesquisa é iluminar as especificidades de ações que envolvam o emprego limitado da força em operações de garantia da lei e da ordem com Navios Patrulha. Iremos analisar as legislações e normas que amparam o planejamento de ações de garantia da lei e da ordem, utilizando como parâmetro um caso ocorrido no Porto de Santos. O caso em estudo foi uma manifestação de pescadores que se transformou em um distúrbio. A partir do conhecimento das normas utilizadas, e neste caso analisamos documentos normativos da “*US Coast Guard*”, comparando com a legislação que o planejador tem a seu dispor para a elaboração de documentos operativos. O estudo da legislação sobre a atuação das Forças Armadas em caso de garantia da lei e da ordem e das normas em vigor balizarão este trabalho, tendo como referência o caso citado. Por fim verificou-se que as Forças Armadas ao serem acionadas para operações de garantia da lei e da ordem deverão estar aptas a exercerem as funções das diversas instituições que trabalham em prol da segurança pública, dentre elas o controle de distúrbio de civis.

Palavras-chave: Manifestações. Distúrbios. Segurança Pública.

LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Figura 1 - Foto área do canal do Porto de Santos	24
Figura 2 - As profundidades no canal de Santos após dragagem.....	27
Figura 3 – Carta Náutica 1712 – Parte Norte do Porto de Santos.....	29

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
APOP-	Agentes Perturbadores da Ordem Pública
CRFB -	Constituição da República Federativa do Brasil
DMN -	Doutrina Militar Naval
LC -	Lei Complementar
LESTA -	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MB -	Marinha do Brasil
NPa -	Navio Patrulha
GLO -	Garantia da Lei e da Ordem

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	BASE TEÓRICA.....	11
2.1	OS CONCEITOS DA DOCTRINA MILITAR NAVAL.....	17
2.1.1	MISSÃO DA MB	17
2.1.2	EMPREGO LIMITADO DAS FORÇA	18
2.1.3	SEGURANÇA MARÍTIMA	19
2.2	DOCTRINA DA “ <i>US COAST GUARD</i> ”.....	20
3	HISTÓRICO E CONTEXTUALIZAÇÃO	24
3.1	O INÍCIO DO MOVIMENTO.....	24
3.2	CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE SANTOS.....	26
3.3	O FECHAMENTO DO ACESSO AQUAVIÁRIO DO PORTO DE SANTOS....	28
3.4	AS AÇÕES DO NPA MACAÉ.....	29
4	A LEGALIDADE DAS AÇÕES.....	33
4.1	CARACTERÍSTICAS DOS NPA CLASSE MACAÉ.....	35
4.2	CONTRAPONDO OS PROCEDIMENTOS.....	36
4.3	USO PROGRESSIVO DA FORÇA.....	38
4.4	O COMPÊNDIO DO ESTUDO.....	40
5	CONCLUSÃO.....	42
	REFERÊNCIAS.....	45
	ANEXOS.....	49

1 INTRODUÇÃO

O propósito deste trabalho é analisarmos os fatos que ocorreram por ocasião das manifestação realizada por pescadores, ao aderirem ao movimento de paralização nacional dos caminhoneiros, em maio de 2018. Nesta ocasião, um grupo de embarcações de pescadores permaneceram pairando sob máquinas no meio do canal de acesso aquaviário do Porto de Santos, obstruindo o trânsito dos navios e a travessia de balsas entre as cidades de Santos e Guarujá.

O caso que iremos estudar de forma explanatória neste trabalho foi o fechamento do canal aquaviário de acesso ao Porto de Santos, em maio de 2018. E a partir do estudo de caso verificaremos se a legislação e as normas permitem ao Estado, através da Marinha do Brasil (MB), utilizar um navio de guerra em ações de segurança pública e empregar a força de forma progressiva em casos de GLO.

Para o entendimento do estudo utilizaremos neste trabalho o conceito de manifestação como sendo o ajuntamento de pessoas em local público, reunidos com interesse econômico ou social em comum. Soma-se a esse conceito o fato de que manifestações são consideradas direito dos cidadãos brasileiros. A busca da divulgação dos interesses é comum entre as mais diversas manifestações. A ilegalidade desses eventos pode ocorrer quando esses movimentos prejudicam pessoas ou causam danos materiais em bens públicos ou privados, neste caso transformando-se em um distúrbio.

Em nosso país, no dia a dia dos noticiários, estamos habituados as notícias de manifestações, por toda a parte do país e pelas mais diversas motivações e interesses. Entretanto, as manifestações utilizando embarcações, sendo o principal meio de divulgar uma causa comum, são muito raras.

Para podermos iniciarmos este trabalho consideremos o fato de que a globalização mudou as formas de conflitos, as disputas entre Estados com forças regulares em um território fixo deixaram de ser objetivo da maioria dos países. Isso ocorreu de forma natural e principalmente pelo custo financeiro e político de uma guerra convencional.

Por outro lado surgiram diversas formas de conflitos, internos e externos. E em vários países, incluindo neste caso o Brasil, o emprego das Forças Armadas foi ampliado e regulamentado para aplicação em questões internas, no caso do nosso país a segurança pública. Essa demanda de atuação das Forças Armadas foi regulamentada na Lei Complementar Nº 97 de 9 de junho de 1999, que estabelece o emprego das Forças Armadas em garantia da lei e da ordem (GLO), e com isso surge a necessidade de planejar o emprego de meios navais em atividades GLO dentro do conceito de uso limitado da força.

Para exemplificar iremos abordar um caso de aplicação das Forças Armadas empregada em ações de segurança pública, através da GLO, analisando a legalidade das operações com o amparo na doutrina da Marinha do Brasil (MB) e as capacidades operacionais do NPa Macaé.

Como em nosso país vemos, de forma recorrente, manifestações públicas de diversas formas e em virtude de motivações diversas, e, por vezes, esses movimentos sociais transformam-se em distúrbios com confrontos com as forças de segurança pública podemos incorrer no pensamento errôneo que as Forças Armadas não precisam estar aptas para operar nesse tipo de situação.

Ao decorrer deste trabalho analisaremos as atribuições das Forças Armadas em relação aos assuntos afetos à segurança pública. E como a legislação autoriza o emprego das Forças Armadas em ações de polícia dentro do território nacional.

Com o conceito de manifestação, bem como com a noção da legislação pertinente, iremos abordar um caso de manifestação, inicialmente pacífica, mas que provocou distúrbios utilizando embarcações, fato que não é muito comum na intensidade que ocorreu.

Para considerarmos que tratou-se de uma manifestação levaremos em consideração que os pescadores estavam em algum nível de coordenação de navegação em conjunto e utilizavam os termos “nós” e “nossa reivindicação”.

Esclarecendo que a legalidade das manifestações termina quando manifestantes provocam distúrbios e situações em que possa ocorrer risco as pessoas ou danos ao patrimônio público ou privado. E ainda, que pode ocorrer um descontrole da liderança dos manifestantes sob o manifesto e militantes agirem de forma aleatória e violenta. Neste caso a manifestação pode passar a ser uma turba¹. Dessa possibilidade tem-se a necessidade do acompanhamento e controle de manifestações.

Como manifestações, e as evoluções para turba, podem ocorrer é necessário que os casos sejam objetos de estudo das Forças Armadas, principalmente os que envolveram GLO, como é o caso analisado neste trabalho.

Para podermos atingir o propósito deste trabalho o presente capítulo apresenta a situação a ser pesquisada e em seguida, no segundo capítulo, teremos a explanação das legislações e doutrinas de órgãos de segurança pública e da Marinha do Brasil (MB) sobre essas ações e da “*US Coast Guard*”, a Guarda Costeira dos Estados Unidos da América.

No terceiro capítulo iremos contextualizar o evento com um breve histórico, e a situação que alterou a normalidade no Porto de Santos, em seguida relataremos as ações do NPa Macaé.

¹ Consideramos nesse trabalho o significado de turba como sendo um grupo em movimento desordenado.

No quarto capítulo para estabelecermos parâmetros de comparação iremos exemplificar o uso progressivo da força da “*US Coast Guard*”, e assim comparar com as capacidades operacionais dos NPa classe Macaé da MB.

No quinto, e último capítulo, analisaremos as possibilidades e limitações de planejar operações de GLO, com o uso progressivo da força pelos NPa classe Macaé, e a partir das limitações elucidadas explicar se há lacunas jurídicas e doutrinárias da MB para as ações de GLO.

O objetivo deste trabalho é, tão somente, analisar as legislações e normas sobre o emprego das Forças Armadas em atividades de segurança pública, utilizando como caso de estudo o fechamento do canal de acesso aquaviário ao Porto de Santos por pescadores utilizando como meio de obstrução suas embarcações.

As definições trazidas nas doutrinas que serão analisadas são de interesse para o planejamento e emprego de meios de superfície no caso de emprego limitado da força, em ações de GLO.

2 BASE TEÓRICA

No nosso país, nos últimos anos, temos observado ações das Forças Armadas em prol da segurança pública. Vemos notícias de uso das Forças Armadas em várias ocasiões realizando operações de GLO.

O professor de jornalismo Alexsandro Ribeiro (2019)², em um artigo, apresenta um dado que corrobora com a afirmação do parágrafo acima, é a quantidade de vezes que a GLO tem sido aplicada. Nos últimos anos, entre 1992 e 2019, foram 136 operações de GLO, o que já nos permite analisar que as Forças Armadas precisam estar aptas a atuarem em qualquer tempo em prol da segurança pública.

Essas operações militares são realizadas em situações de crise social, e sempre com acompanhamento da mídia e da sociedade como um todo, apoiando ou questionando a legalidade e efetividade das ações. Os questionamentos ocorrem pelo desconhecimento da legalidade das ações, já que as operações de GLO dispõem de um arcabouço jurídico com leis, doutrinas e normas.

Neste capítulo iremos citar e analisar a legislação pertinente ao emprego das Forças Armadas nos casos de GLO, buscar conceitos e definições legais do uso progressivo da força³, analisar o que se refere a crimes e como uma manifestação pode incorrer em infrações segundo a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA)⁴.

Para iniciarmos a nossa análise vejamos a legislação que atribui a destinação das Forças Armadas. O Art. 142 da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB/88)

² <http://livre.jor.br/governo-promoveu-em-media-cinco-operacoes-glo-ao-ano-no-pais/>

³ Neste trabalho iremos considerar o uso gradual da força como a medida tomada pelos agentes do Estado com o uso, primeiramente, de negociação, e em seguida as armas de menor letalidade, e caso necessário, e somente nestes casos, em auto defesa ou defesa da vida de terceiros, o uso de armas letais.

⁴ A abreviatura “LESTA” faz referência a Lei nº 9537 de 11 de dezembro de 1997, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, de junho de 1997, que estabelece normas para a segurança da navegação e definições legais dos termos utilizados e classificação dos profissionais do mar, inclusive a categoria dos pescadores. E, ainda, dá atribuições a Autoridade Marítima sobre a implementação e fiscalização dessa e demais leis, tratados e normas sobre a segurança da navegação.

estabelece a destinação constitucional das Forças Armadas, dentre elas a de garantia da lei e da ordem:

Art. 142 - As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem (BRASIL, 1988, p. 89).

O artigo citado acima fundamenta a análise de toda a legislação subsequente, conforme veremos através das leis complementares e normas da MB que determinam como será o emprego dos meios da Força, no caso de garantia da lei e da ordem.

Em que pese a destinação constitucional das Forças Armadas, conforme CRFB (1988), prever ações de garantia da lei e da ordem, até o ano de 1999 não havia uma legislação complementar em que os parâmetros e casos de GLO fossem claramente definidos, e como ocorreria o emprego das Forças Armadas.

A partir da LC N° 97 de 9 de junho de 1999, no §2° do artigo 15, as ações de garantia da lei e da ordem, tiveram sua aplicação regulada e ficou estabelecido que ocorram por ato presidencial, conforme abaixo:

§ 2° A atuação das Forças Armadas, na garantia da lei e da ordem, por iniciativa de quaisquer dos poderes constitucionais, ocorrerá de acordo com as diretrizes baixadas em ato do Presidente da República, após esgotados os instrumentos destinados à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, relacionados no art. 144 da Constituição Federal (BRASIL, 1999, p. 5).

O parágrafo, citado acima, faz uma referência ao Art. 144 da CFRB (1988). Este por sua vez trata das atribuições das forças de segurança pública, e determina que a segurança

pública será “através dos seguintes órgãos: I - polícia federal; II - polícia rodoviária federal; III - polícia ferroviária federal; IV - polícias civis; V - polícias militares e bombeiros” (BRASIL, 1988, p. 90). O parágrafo 2º do artigo 15 da LC Nº 97 (1999), citado acima, deixa claro que as Forças Armadas serão empregadas quando o esgotamento dos recursos e das ações das forças de segurança pública.

Ao analisarmos o §2 do artigo 15 da LC Nº 97 (1999) em consonância com o artigo que ela faz referência, o Art. 144 da CFRB (1988), vemos que as atividades de GLO estão diretamente relacionadas as questões envolvendo os cidadãos brasileiros civis e em território nacional, em virtude de tratar de assuntos de segurança pública.

No §2º do artigo 15 da LC 97 (1999) vemos que o emprego das Forças Armadas, em operações de GLO, fica condicionada as diretrizes baixadas pelo Presidente da República. Neste ato administrativo deverá conter o período e a área geográfica de atuação das forças armadas, bem como quais serão os objetivos a serem conquistados, ou quais serviços serão substituídos, conforme previsto em Lei Complementar, a LC Nº 117 (2004). A obrigatoriedade desses itens na ativação da GLO é dado pelo § 4º do artigo 15 no seguinte trecho da referida LC:

Art. 15, §4º (...) após mensagem do Presidente da República, serão ativados os órgãos operacionais das Forças Armadas, que desenvolverão, de forma episódica, em área previamente estabelecida e por tempo limitado, as ações de caráter preventivo e repressivo necessárias para assegurar o resultado das operações na garantia da lei e da ordem (BRASIL, 2004, p. 1)

A partir do decreto presidencial, conforme supracitado, fica estabelecido os parâmetros geográficos e de tempo das ações de GLO.

Notemos que a CRFB (1988) estabelece que a segurança pública é dever de vários órgãos, sendo uns federais e outros estaduais. Para atender as necessidades da segurança pública as instituições, a que o Art. 144 da CRFB (1988) faz referência, são dedicadas prioritariamente ao preparo e emprego das atividades de segurança pública. Ao verificarmos o texto do mesmo artigo vemos que em nenhum momento, nesta parte da CRFB (1988) que trata exclusivamente da segurança pública, as Forças Armadas receberam qualquer atribuição de segurança pública diretamente.

A segurança pública, conforme Art.144 da CRFB (1988), é um dever do Estado, todos os mecanismos e instituições voltadas para esse fim são públicos, conduzidos por agentes do estado através das diversas polícias, vejamos o que diz a CRFB (1988) a respeito da segurança pública:

Art. 144 - A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: (EC no 19/98 e EC no 82/2014) I-polícia federal; II-polícia rodoviária federal; III-polícia ferroviária federal; IV-polícias civis; V-polícias militares e corpos de bombeiros militares (BRASIL, 1988, p.90).

Para entendermos a aplicação legal das Forças Armadas em atividades de segurança pública, façamos uma análise da legislação apresentada até aqui.

O Art. 142 da CRFB (1988) diz que as Forças Armadas destinam-se “(...) à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.” (BRASIL, 1988). E para regulamentar o emprego das Forças Armadas o §3º do artigo 15 da LC N° 97 (1999) estabeleceu que a GLO ocorrerá “(...) após esgotados os instrumentos destinados à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, relacionados no art. 144 da Constituição Federal.” (BRASIL,1988). A LC N° 117 (2004) no §4º do Art. 15

determina que o emprego das Forças Armadas em GLO seja “de forma episódica, em área previamente estabelecida e por tempo limitado” (BRASIL, 2004).

Continuamos a nossa análise jurídica, pertinente à GLO e as atividades de segurança pública relacionadas as Forças Armadas, com a LC N° 136 (2010), que altera a LC N° 97 (1999) incluindo o Art. 16A com o seguinte texto:

Art. 16A - Cabe às Forças Armadas, além de outras ações pertinentes, também como atribuições subsidiárias, preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ela recaia, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, executando, dentre outras, as ações de: I - patrulhamento; II - revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves; e III - prisões em flagrante delito. (BRASIL, 2010, p. 3)

A partir da LC N° 136 (2010) as Forças Armadas recebem como responsabilidade atividades de segurança pública como atividade subsidiária, mas também limita essa atuação das Forças Armadas nas fronteiras terrestre, no mar e em águas interiores, e o que nos interessa nesse trabalho é que a referida lei permite ações por parte da MB, como Força Armada, em prol da segurança pública, no mar e nas águas interiores.

Com o ordenamento jurídico apresentado observamos como e em quais situações as Forças Armadas serão empregadas em atividades de segurança pública por ocasião de GLO. A resposta ao “como” é por meio de ato presidencial, e a resposta de “quais situações” são aquelas em que estejam esgotados os recursos das instituições de segurança pública.

Também vemos que não há previsão de atuação das Forças Armadas em GLO em situação de normalidade, pelo contrário, a atuação em GLO será em condições críticas, quando as instituições de segurança pública não estiverem em condições de atender as necessidades de se estabelecer e manter a ordem. O que pressupõe a necessidade de prontidão das Forças

Armadas para atuarem em ações de segurança pública, em todo o território nacional, e estarem em condições de suprirem as deficiências das instituições de segurança pública, restabelecendo e mantendo a ordem.

No aspecto de prontidão para o atendimento de atividades de segurança pública em todo o território nacional, entendemos as águas interiores e também o mar territorial⁵, como áreas de interesse da MB.

Em uma análise da legislação que estabelece a relação das Forças Armadas com as atividades de segurança pública, percebemos que essas atividades são atribuições secundárias à essas Forças. O contido no Art. 142 da CRFB (1988) deixa claro que a garantia da lei e da ordem ocorrerá por iniciativa de qualquer dos poderes constitucionais, ou seja, não é uma atividade permanente das Forças Armadas, ela precisa ser provocada por autoridade competente. Em consonância temos o Art. 144 da CRFB (1988) que atribui o dever da segurança pública a várias instituições, mas não para as Forças Armadas.

Faremos uma breve observação, as ações deste tipo não são atreladas as principais atividades das Forças Armadas. E em caso de erros cometidos pelos militares das Forças Armadas em GLO, a imagem das instituições poderá ficar prejudicada junto a própria população. No caso de ocorrência do uso desproporcional da força, a opinião pública pode pesar na reputação das instituições de defesa. Mas esse aspecto não será analisado nesse estudo.

Nos próximos itens iremos analisar separadamente as leis, doutrinas e normas que balizam as ações de GLO, citando as suas aplicações e limitações.

⁵ Mar territorial de acordo o Art 1º da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, "O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil'.

2.1 OS CONCEITOS DA DOCTRINA MILITAR NAVAL (DMN)

A DMN estabelece diversos conceitos que balizam as atividades da MB. Iremos abordar somente os itens que contribuam para o entendimento desse estudo, e são de compreensão necessária para o planejador no emprego dos meios navais em controle de distúrbios ocasionados por grupos de embarcações.

2.1.1 A MISSÃO DA MB E A GARANTIA DA LEI E DA ORDEM

O primeiro item a abordarmos é dentro da própria missão da MB, no item que se refere a uma das atribuições do poder naval que é a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem. Para o melhor entendimento transcrevemos a missão da MB conforme contido na DMN (2017):

Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa (BRASIL, 2017, p. VIII).

Conforme já mencionamos, as atividades de GLO se caracterizam por envolver operações que impactam na vida de civis brasileiros dentro do território brasileiro. A partir da missão da MB e das peculiaridades das ações de GLO, o planejamento dessas operações deverá observar o emprego limitado da força dentro do contexto jurídico brasileiro, e ainda com base nos limites impostos pelo decreto que estabelece a GLO.

A missão da MB também estabelece que as atividades subsidiárias deverão ser cumpridas. Dentre as diversas atividades subsidiárias, neste estudo nos cabe analisar a

segurança do tráfego aquaviário e salvaguarda da vida humana no mar, que são de responsabilidade da MB , de acordo com a DMN (2017).

2.1.2 O EMPREGO LIMITADO DA FORÇA

Vejamos o estabelecido na DMN como emprego limitado da força:

(...) são aquelas em que a Marinha do Brasil (MB) exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o País tenha assumido obrigação, determinada por organização intergovernamental. A forma de aplicação da força será prescrita em documento legal e refletirá nas regras de engajamento a serem promulgadas para a operação (BRASIL, 2017, p. 4-1).

Pelo exposto na citação acima temos claramente que a MB poderá neste caso atuar com poder de polícia. O conceito de emprego limitado da força pela DMN (2017) pressupõe que a força não deve ser o principal meio de ação, para isso tem-se parâmetros e definições claras para quais situações a força poderá ser usada, o que é regulamentado pelas regras de engajamento (RE). Também na DMN (2017) as atividades de garantia da lei e da ordem ficam estabelecidas como de emprego limitado da força.

Cabe neste momento uma breve explanação sobre RE. Quando é estabelecido, nos preceitos legais, a GLO, em período e local definidos, as Forças Armadas entram em ação, normalmente, em ambiente urbano e com interação com a população civil, e para o planejamento faz-se necessário orientações táticas precisas dos escalões superiores para a atuação dos militares. As orientações táticas são repassadas ao nível tático por meio de Regras de Engajamento (RE), conforme definição da DMN (2017):

As Regras de Engajamento (RE) ou “Rules Of Engagement” (ROE) caracterizam-se por uma série de instruções pré-definidas que orientam o emprego das unidades que se encontram na área de operações, consentindo ou limitando determinados tipos de comportamento, em particular o uso da força, a fim de permitir atingir os objetivos políticos e militares estabelecidos pelas autoridades responsáveis (BRASIL, 2017, p. 2-2).

Ao receber as RE o nível tático passa a adestrar-se para a aplicação das mesmas. Em caso do uso limitado da força as RE devem deixar claro o tipo de armamento a ser empregado e as circunstâncias para o emprego, conforme estabelecido na DMN (2017). Para isso os militares e meios envolvidos devem ter disponíveis armamentos, letais e os de menor letalidade, para gradar a força de acordo com as RE.

2.1.3 A SEGURANÇA MARÍTIMA

Para balizar o estudo de caso vamos analisar, também, a segurança marítima como atividade subsidiária da MB, conforme previsto na definição da DMN (2017). A LESTA (1997) aborda o tema e atribui responsabilidade à Autoridade Marítima de assegurar a segurança da navegação. A observância e análise da responsabilidade da segurança da navegação é de grande relevância para o caso que é objeto deste estudo. Na definição conceitual de segurança marítima a DMN (2017, 1ª ed, p. 1-4) estabelece que a MB “(...) , é responsável por prover a segurança do tráfego aquaviário, no que tange à salvaguarda da vida humana no mar e águas interiores, à segurança da navegação (...)”.

A situação analisada neste estudo de caso é de GLO, com ações em vias marítimas e emprego de navio de guerra, por isso faz-se mister que explicitemos o entendimento da MB no que tange as operações desse tipo. Vejamos um item que a DMN (2017) já considera como possível de atuação da MB em GLO, é a de controlar área marítima litorânea ou ribeirinha,

proteger instalações de valor estratégico⁶. No caso em estudo é o controle de área marítima litorânea como atuação da MB, considerando que está no contexto de segurança marítima.

Também na DMN (2017) podemos citar as ações nas águas jurisdicionais brasileiras⁷ (AJB) de Inspeção Naval (IN), com foco na salvaguarda da vida humana no mar e segurança da navegação, este último de interesse para nosso estudo. As atividades de IN são, normalmente, atribuições das Capitânicas, Delegacias e Agências da MB. Trata-se de uma atividade administrativa e visa a fiscalização da LESTA (1997). No entanto, qualquer unidade da MB pode realizá-la, desde que autorizado para tal e sem prejuízo de suas missões, conforme contido na DBM (2017).

Para a análise do estudo de caso que estamos abordando, importa que tenhamos em mente que a segurança do tráfego aquaviário e assegurar a salvaguarda da vida humana no mar são atribuições subsidiárias da MB, a qualquer tempo. O que nos remete a inferir que, por qualquer motivo gerador, prover e manter a segurança da navegação é de responsabilidade da MB.

2.2 A DOCTRINA DA “US COAST GUARD”

Para balizarmos nossa análise iremos abordar os aspectos doutrinários e operacionais da Guarda Costeira dos Estados Unidos da América, “*US Coast Guard*”. Como estamos estudando um caso atípico de manifestação envolvendo embarcações, e que transformou-se em distúrbio, vamos abordar os procedimentos conhecidos adotados pela “*US Coast Guard*” (BEARD, 2010).

⁶ A DMN considera as possíveis ações para a MB, em caso de GLO, a proteção de portos e de área marítima litorânea, além da segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar. Também deixa claro a necessidade de decreto presidencial para seu estabelecimento e por período e área geográfica determinada.

⁷ As águas jurisdicionais brasileiras são aquelas em o Brasil exerce jurisdição de alguma forma. Neste trabalho iremos abordar fatos nas águas interiores e canais de acesso ao porto de Santos, ambas de jurisdição brasileira.

No entendimento deste trabalho a referida comparação e analogia pode ser feita, uma vez que algumas das atividades realizadas em nosso país pela Autoridade Marítima brasileira nos Estados Unidos da América (EUA) são realizadas pela “*US Coast Guard*”, e não pela Marinha dos EUA, conforme apontado por Tom Beard (2010).

Ao nos depararmos com o tema verificamos no “*Maritime Law Enforcement United States Coast Guard – Physical Techniques Guide*” (2007) que a “*US Coast Guard*” trata da abordagem de embarcações de maneira individualizada, ou seja, os navios utilizam suas embarcações orgânicas⁸ para realizar a abordagem das embarcações transgressoras uma a uma e de acordo com a disponibilidade de embarcações orgânicas para a referida abordagem.

O procedimento do uso gradual da força é previsto na “*Maritime Law Enforcement United States Coast Guard – Physical Techniques Guide*” (2007), pelos militares contra os tripulantes e também contra a própria embarcação transgressora. A parte tática de conter algum tripulante é adaptada as compartimentalizações típicas de embarcações.

Para esta análise devemos ter o conhecimento de que as características de manobrabilidade de cada embarcação, ou classe de embarcações, são únicas, ou seja, os navios podem não ser capazes de manobrar nas proximidades de embarcações menores e de construção rudimentares sem riscos de abalroamento e conseqüentemente danos na embarcação mais frágil.

Para o caso de uma embarcação que se recusa a negociar e não obedece as ordens emanadas de algum navio da “*US Coast Guard*” é previsto no manual tático (2007) o procedimento de obstrução à navegação, este é realmente muito eficaz quando se trata de uma única embarcação transgressora. O navio de Estado faz efetivamente a obstrução física e

⁸ Entendemos como embarcações orgânicas aquelas de pequeno porte e que em viagem, na maior parte do tempo, estão nos conveses dos navios maiores. Essas embarcações são as utilizadas para a abordagem e é tripulada por equipe adestrada para esse tipo de tarefa.

impede a movimentação da embarcação a ser abordada sob o risco de provocar um abalroamento, de acordo com Tom Beard (2010).

A tática de abordagem é objeto de doutrina no Manual Tático da “*US Coast Guard*” (2007) com o adestramento de maneiras de como portar uma arma e como entrar em compartimentos. O tratamento que deve ser dado aos tripulantes também é exaustivamente trabalhado.

No que tange ao uso da força contra embarcações a doutrina tática da “*US Coast Guard*” (2007) estabelece diversas doutrinas, para engrandecer este trabalho iremos apontar alguns procedimentos e posteriormente analisarmos se são adequados para serem utilizados contra um grupo de embarcações.

Os primeiros a serem apresentados são os métodos para deter uma embarcação transgressora sem o uso da força, que é primeiramente a própria presença da embarcação de Estado na cena de ação, usar o destacamento de abordagem, holofotes e “roubar o vento”. Essas ações podem surtir efeito em um grupo de embarcações já que são as primeiras adotadas e em momentos que não foram identificadas atitudes de não cooperação das embarcações transgressoras, de acordo com o manual técnico da “*US Coast Guard*” (2007).

A seguir indicaremos as ações previstas no caso da necessidade do uso progressivo da força, de acordo com o autor Tom Bread (2010) a “*US Coast Guard*”. Nas situações em que não sejam usadas a força e não tenham o resultado desejado o navio passa a adotar medidas com o uso gradual da força, tais como a obstrução física, linhas e redes para avariar o sistema de propulsão, jatos de água com os recursos de combate a incêndio, tiros de advertência e tiros na propulsão.

Os dois próximos itens a serem estudados utilizam armamento de maior letalidade, apesar da técnica descrita conter o tiro de advertência e o tiro na propulsão da embarcação transgressora, o risco de vítimas fatais é grande.

No próximo capítulo iremos contextualizar o caso.

3 HISTÓRICO E CONTEXTUALIZAÇÃO DAS AÇÕES DO NPA

3.1 O INÍCIO DO MOVIMENTO

Primeiramente, é importante neste momento nos localizarmos geograficamente. As cidades de Santos e Guarujá são separadas pelo canal aquaviário de acesso ao Porto de Santos (FIG 1.), em ambas as cidades têm terminais para atracação de navios de grande porte. O tráfego de navios mercantes é intenso, bem como o trânsito de caminhões em todo o entorno terrestre.



FIG 1 – Foto área do canal do Porto de Santos.

Fonte: site do CHM (CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA, 2017)⁹

Além das atividades marítimas em função do porto também tem as balsas de travessia entre as cidades. Caso os moradores não utilizem a balsa é possível utilizar o modal terrestre para o trânsito entre as cidades, porém com um tempo maior de deslocamento.

No ano de 2017 os caminhoneiros de todo o Brasil começaram a questionar, através das redes sociais, os valores cobrados pelo litro do óleo diesel nos postos de combustíveis. Ao site de notícias “G1” (2018, p.1)¹⁰ caminhoneiros disseram que tentavam negociar com o governo desde 2017. Através dessas mesmas redes sociais começaram a formar grupos com

⁹ <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm-previsoes-especiais/porto-de-santos>

¹⁰ <https://g1.globo.com/economia/noticia/cronologia-greve-dos-caminhoneiros.ghtml>

interesse em debater o tema. Neste momento eram somente reclamações reivindicando a redução dos preços e melhores condições das estradas. Porém, não foram identificadas lideranças do movimento de paralisação nesta época.

E em 2018 o movimento já passou a ter uma organização maior, com participação de empresas de grande porte. Neste momento ainda não havia registros de intenção de participação de pescadores no movimento, conforme noticiado no sitio da BBC Brasil (2018, p.1)¹¹.

Os pescadores da região de Santos e Guarujá tem ciência da importância do porto e da travessia de balsas, através da experiência e do conhecimento empírico, o que torna atraente a possibilidade de manifestações utilizando a obstrução do canal para a divulgação de reivindicações sociais.

Agora passamos a explicar, de maneira simplificada, os antecedentes dos eventos. Por política econômica adotada na época os preços do petróleo no Brasil passaram a acompanhar o preço praticado no mercado internacional, e diante da desvalorização do real em relação ao dólar estadunidense o óleo diesel combustível teve mais de 50% de aumento em doze meses, como divulgado pelo sitio na internet de Economia do “Jornal Estadão”¹².

Em maio de 2018, as ameaças de paralisação nacional ao Governo Federal ficaram mais frequentes. E todas as articulações e recrutamento ao movimento de paralisação foram feitas via redes sociais.

E o que estava latente nas redes sociais, tornou-se realidade em 21 de maio de 2018. Na manhã deste dia caminhões bloquearam rodovias por todo o país. E por dez dias

¹¹ <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44302137>

¹² <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,perguntas-e-respostas-sobre-a-greve-dos-caminhoneiros,70002319904>

consecutivos várias cidades deixaram de receber insumos de saúde, alimentos e combustível, como podemos verificar no sítio da internet de economia do “uol”¹³.

E no dia 25 de maio de 2018, o Presidente da República, Michel Temer (2016-2018), por meio de decreto, autorizou o emprego das Forças Armadas com poder de polícia, em todo o território nacional. Cabe ressaltar que este, até o momento da conclusão deste trabalho, é o único caso de GLO com área geográfica de atuação todo o território nacional. (BRASIL, Decreto Presidencial Nº 9.382, 2018).

3.2 AS CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE SANTOS

Com o objetivo de facilitar o entendimento do leitor, faremos uma abordagem das características do Porto de Santos. O esclarecimento das limitações impostas pelo estuário natural irá permitir a visualização de como pequenas embarcações podem obstruir a navegação de grandes navios. O acesso aquaviário ao porto de Santos por suas características naturais deixa pouca área para os grandes navios manobrem.

Para entendermos melhor, vamos delimitar os principais fatos que afetam a área para manobra de grandes navios. A primeira delas é a profundidade do canal (FIG. 2), que é dragado aumentando a profundidade em cinco metros, para permitir aos grandes navios modernos entrarem no canal, a segunda é que essa dragagem é somente no canal de navegação, deixando as áreas adjacentes com a profundidade normal. Com isso percebemos que os navios ficam limitados a navegar dentro do canal sem a possibilidade de manobrar para outras áreas em caso de emergência, conforme disponível no sítio na internet do Porto de Santos (2020, p. 1)¹⁴.

¹³ <https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2018/05/30/greve-dos-caminhoneiros-a-cronologia-dos-10-dias-que-pararam-o-brasil.htm>

¹⁴ <http://dragagem.portodesantos.com.br/portal/dragagem>



FIG 2: As profundidades no canal de Santos após dragagem.
Fonte: (CODESP, 2020)¹⁵.

Ocorre que, além da limitação natural do acesso aquaviário, o porto de Santos corresponde a movimentação de cerca de 27,6% do comércio exterior do Brasil, como abordado na notícia “Porto de Santos em Números” (2019, p.1)¹⁶. Esse fato demonstra o impacto da paralisação do canal com o impedimento da entrada e saída dos navios.

Ao observarmos os fatos acima passamos ao nosso objeto de estudo de caso, o fechamento do canal aquaviário de acesso ao Porto de Santos.

¹⁵ <https://www.tdglogistica.com.br/2018/07/13/porto-de-santos-amplia-calado-para-135-metros/>

¹⁶ <https://portogente.com.br/noticias/opiniao/95718-o-porto-de-santos-em-numeros>

3.3 O FECHAMENTO DO CANAL DE ACESSO AQUAVIÁRIO DO PORTO DE SANTOS

Inicialmente, o movimento de paralisação era somente dos caminhoneiros, mas o potencial de disseminação dos eventos nas redes sociais, e a força de negociação da paralisação levaram os pescadores a aderirem ao movimento, por também serem grupo de interesse na manutenção dos preços de combustível. E em Santos, no dia 24 de maio de 2020, um grupo de pescadores utilizando suas embarcações obstruíram o canal de acesso ao Porto, impedindo a entrada e saída de navios, além de impedir a travessia das balsas entre Guarujá e Santos. O site de notícias “G1” publicou “Embarcações de pesca bloqueiam canal de navegação do Porto de Santos, SP”¹⁷.

Foram noticiados que entre dezesseis a vinte embarcações navegaram até o canal, no trecho próximo a travessia das balsas entre Santos e Guarujá, e permaneceram com máquinas paradas impedindo a travessia das balsas e o trânsito de grandes navios.

A técnica utilizada pelos pescadores foi uma navegação em conjunto e coordenada, o que permitiu a eles a ocupação de pontos ao longo do canal obstruindo a navegação.

E em 25 de maio, do mesmo ano, a partir do decreto que estabeleceu a GLO, e a MB foi acionada, através da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) para manter o canal livre a navegação. No entanto, dada a importância do Porto para o comércio no Brasil, e diante de ameaças feitas nas redes sociais pelos pescadores, de manter as embarcações como obstrução à navegação, a MB enviou a Santos o NPa Macaé, conforme entrevista como CC Rafael Baçal de Magalhães (CC Baçal), militar da Seção de Operações do Comando do 8º Distrito Naval (Anexo B).

¹⁷ <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/embarcacoes-de-pesca-bloqueiam-canal-de-navegacao-do-porto-de-santos-sp.ghml>

Como também ocorreu o fechamento do acesso terrestre ao porto¹⁸ por caminhoneiros, a MB enviou o NDM Bahia, com fuzileiros navais e carros de combate, além de duas aeronaves, fato que não é objeto deste estudo.

3.4 AS AÇÕES DO NPA MACAÉ

O canal de Santos tem pouca profundidade em relação ao calado dos grandes navios, isso permite identificar as áreas críticas, tendo como critério a profundidade. E conforme Carta Náutica nº 1712 divulgada pela Diretoria de Hidrografia da Marinha (DHM), podemos estabelecer pontos críticos.

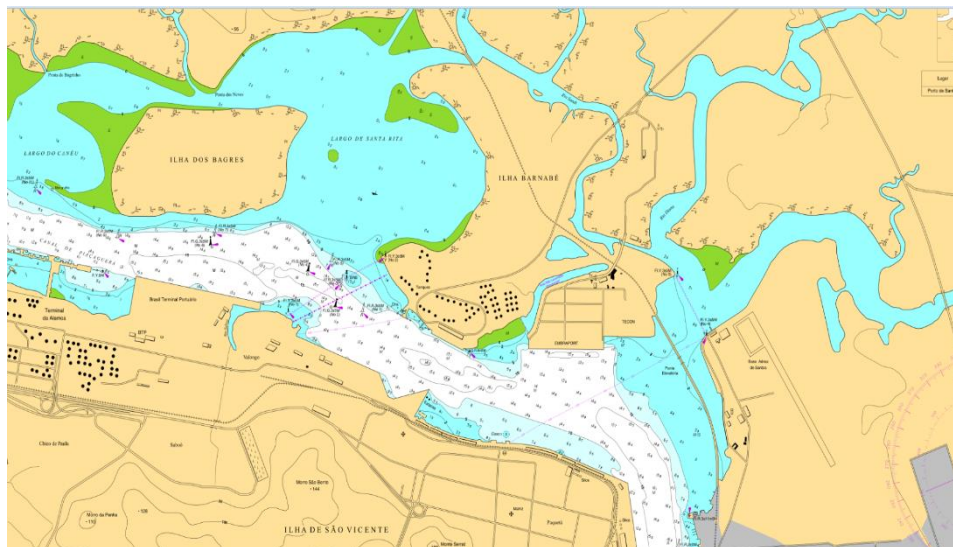


FIG 3 – Carta Náutica 1712 – Parte Norte do canal de acesso ao Porto de Santos.
Fonte: www.marinha.mil.br/dhn/

O primeiro ponto de atenção é o da região conhecida como Santa Cruz dos Navegantes, próximo a margem do Guarujá. Esta região foi a utilizada pelos pescadores para realizarem a obstrução. A área em questão é da travessia das balsas, ou seja, com um ponto de

¹⁸ <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/caminhoneiros-decidem-pelo-fim-da-greve-no-porto-de-santos-sp.ghtml>

obstrução foi possível aos manifestantes impedirem a travessia das balsas e a entrada e saída de navios para o Porto. A definição de pontos sensíveis respaldaram as ações de patrulhamento do NPa Macaé nas respectivas áreas.

A inspeção naval, atividade administrativa, realizada pelo NPa Macaé e pela CPSP, no canal com especial atenção as áreas do Porto de Alemoa, Ecoporto-BTP, Valongo, Paquetá, Macuco, Ponta da Praia, Bernabé e São Vicente, regiões consideradas sensíveis para manobra e atracação de grandes navios, conforme resposta do CC Baçal, em entrevista (Anexo B). As ações de vigilância constante e de presença estática tiveram o aspecto de ter pronta resposta no caso de movimentação de embarcações para realizarem obstruções. Também foi realizada a patrulhamento na área de fundeio de navios mercantes, fora do canal.

Ao observar que as áreas estabelecidas para o patrulhamento foram aquelas em que haviam as condições de estabelecer obstruções por embarcações, em virtude de serem todas no interior do canal de acesso, e possuírem limitações à navegação devido a profundidade e são utilizadas para manobra dos navios que atracam e desatracam no Porto de Santos, verificamos que as atividades de patrulhamento e IN nessas áreas proporcionaram a constante vigilância e acompanhamento dos movimentos das embarcações no interior do canal, desta maneira a identificação de navegação em grupo e sob orientação única poderia ser percebida pelo NPa.

As entrevistas realizadas, com o CC Felipe Matias Nunes (CC Matias) (Anexo A), Comandante do NPa Macaé na época, e com o CC Baçal (Anexo B), demonstram que a presença do NPa Macaé teve resultado efetivo por não ter ocorrido tentativas de obstrução ao canal durante o período.

Durante a operação o NPa Macaé realizou ação de presença e atividades de inspeção naval, obtendo o resultado de 71 embarcações inspecionadas, e dessas 08 foram notificadas. Neste aspecto ressaltamos que não houve casos relacionados ao fechamento do canal, e nem

navegação em conjunto ou manobras que indicassem tal intenção, conforme entrevista com o CC Baçal (Anexo B).

Os fatos narrados acima mostram a importância da presença oficial, das ações de patrulhamento e da inspeção naval, como atividades de emprego limitado da força em operações de GLO, e todas como garantidoras da segurança marítima. A presença oficial é inibidora de ações que possam comprometer a ordem.

Analisando o contido em entrevista com o CC Matias (Anexo A), Comandante do NPa Macaé na operação de GLO no Canal de Santos, verificamos que ele afirmou que não houve dificuldade em realizar a operação (Anexo A). Também afirmou que em nenhum momento os pescadores realizaram qualquer ato de ameaça ao navio ou sua tripulação (Anexo A).

Na mesma entrevista analisando o fato de em nenhum momento ter tido a necessidade de recorrer as RE, inferimos que a presença da MB, através do NPa Macaé foi suficiente para restabelecer a ordem. Ou seja, não ocorreram tentativas de fechar novamente o canal de acesso aquaviário do Porto de Santos (Anexo A). Ao ser perguntado se havia algum procedimento estabelecido para o caso de mais de uma embarcação não cumprir as instruções e fechar o canal, respondeu que iria adotar o contido nas RE (Anexo A).

Da análise da definição de RE e de emprego limitado da força, ambos na DMN (2017), verificamos diversas definições, das quais duas abordaremos para esse trabalho, a de proporcionalidade que é a reação de modo a não ter excesso, e a de força na intensidade mínima que é o menor grau de força possível de ser empregado no momento para desestimular as ações ameaçadoras. Por exemplo, uma embarcação de pesca, de construção de madeira e com tripulantes desarmados, e em claro ato de desobediência as instruções de um navio de guerra tem que ter uma resposta proporcional a ameaça que representam.

A necessidade de estabelecer parâmetros claros é para amparar legalmente o planejamento e as ações. Na ausência desse detalhamento nas RE os militares ficam com limitações para agir, uma vez que a diversidade de situações gera interpretações pessoais que podem incorrer em atos ilegais.

No próximo capítulo iremos confrontar a legislação em vigor e verificar a legalidade do emprego do NPa Macaé em GLO, comparar a doutrina adotada para gradar a força pela “*US Coast Guard*” e se são viáveis no caso de controle de distúrbios no Brasil. A partir da comparação das ações no mar com as RE estabelecidas, iremos verificar se os procedimentos normativos para navios de guerra da MB podem ser utilizados no controle de distúrbios provocado por grupos de embarcações.

4 A LEGALIDADE DAS AÇÕES

Ao confrontarmos a legislação pertinente com as ações desenvolvidas pelo NPa Macaé poderemos analisar a legalidade do emprego de navio de guerra em GLO, e conseqüentemente em atividades de segurança pública.

Primeiramente, vamos entender o porquê pescadores foram considerados APOP. A CRFB no seu Art. 5º, item XVI prevê “(...) todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização(...)” (BRASIL, 1988). No entanto, ao obstruírem o canal de acesso ao Porto de Santos, os pescadores deixaram de exercer o direito ao protesto e incorreram em perturbação da ordem, além de, intencionalmente, provocarem riscos à navegação e a salvaguarda da vida humana no mar.

A partir do fechamento do canal de acesso ao Porto de Santos, e por estar estabelecida a GLO, a MB, enviou o NPa Macaé para realizar ações no local, conforme observado na entrevista com o CC Baçal (Anexo A). Neste momento vemos um navio de guerra em ações em prol da segurança pública, através da GLO.

Ao ser estabelecida a GLO, pelo Decreto 9.382 (BRASIL, Decreto Nº 9.382, 2018) ficou autorizado ações para estabelecer “(...) III - a garantia de acesso a locais de produção ou distribuição de produtos considerados essenciais; e IV - as medidas de proteção para infraestrutura considerada crítica”. A MB, como Autoridade Marítima, possui a responsabilidade de prover a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar. Essa responsabilidade aliada ao contido no Decreto 9.382 (2018) nos leva a entender que atribui a tarefa a MB de manter livre o acesso aquaviário ao Porto de Santos.

Conforme definição da DMN (2017), a segurança do tráfego aquaviário é de responsabilidade da MB, por meio da Autoridade Marítima. Por consequência a segurança da navegação é atribuição da MB, e além disso a salvaguarda da vida humana no mar. Em função

dessas atividades subsidiárias inferimos que caso não estivesse em um período de GLO, ainda assim, o caso em estudo, seria atribuição da MB desobstruir o canal de navegação e restabelecer a segurança da navegação na região.

No intuito de elucidar os conceitos envolvidos, consideraremos que a GLO tem em seu texto dois itens, quais sejam: a lei e a ordem. Para analisarmos a efetividade operacional das ações do NPa Macaé, consideremos que garantir a lei é patente aos olhos de todos e de fácil medição jurídica, visto que as ações contrárias a lei ou fora da lei são ilegais, isso de forma empírica, além da estrutura judiciária que o país possui para tal mensuração. Agora para a definição e medição de garantir a ordem utilizaremos o exposto por TARANTA (2008)¹⁹, como sendo a proteção do sentimento de justiça e moral de uma sociedade:

(...) as normas de ordem pública, tanto no direito interno como no direito internacional, constituem os princípios indispensáveis para organização da vida social, conforme os preceitos do direito, consubstanciando um conjunto de regras e princípios, que tendem a garantir a singularidade das instituições de determinado país e a proteger os sentimentos de justiça e moral de determinada sociedade (TARANTA, 2008 apud SILVA; Cláudio Alves da, 2017).

Portanto o contexto de GLO é atrelado ao conceito de ordem, conforme citado. A partir desse conceito de ordem e do fato de que a GLO mantém todo o ordenamento jurídico nacional, percebemos que os militares das Forças Armadas devem atuar nos mesmos preceitos legais que regem as forças de segurança de pública.

Um segundo ponto a ser analisado é que ao relacionarmos as ações dos pescadores com a geografia local e com a importância econômica do Porto de Santos, ambos anteriormente comentados, podemos inferir que para um grupo de embarcações é relativamente fácil obstruir

¹⁹ <https://calaudo.jusbrasil.com.br/artigos/462962576/as-operacoes-de-garantia-da-lei-e-da-ordem-no-contexto-do-direito-operacional-militar>

o canal e gera grandes riscos a navegação de grandes navios, e por gerar enormes prejuízos tem grande apelo midiático.

Passamos agora a analisar a efetividade das ações do NPa Macaé.

4.1 CARACTERÍSTICAS DOS NPA CLASSE MACAÉ

A MB recebeu, em 2009, o primeiro navio da classe, o NPa Macaé. O navio com 500 toneladas de deslocamento, 55,6 m de comprimento e 2,5 m de calado e 8 m de boca.

Vamos analisar o tamanho do navio em relação aos pesqueiros sediados nas cidades de Santos e Guarujá, e ao espaço disponível para manobra no canal de acesso ao Porto de Santos.

De acordo com o Instituto de Pesca da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Governo do Estado de São Paulo, no artigo Aspectos Socioeconômicos e Produtivos dos Pescadores da Baixada Santista que Atuam nas Áreas Possivelmente Impactadas pela Dragagem de Aprofundamento do Canal do Porto de Santos-SP (2013, p. 19) as cidades de Santos e Guarujá possuem em suas frotas de pesca embarcações para pesca em estuário e em mar aberto, as maiores e de construção mais sofisticada são as de pesca em mar aberto.

As embarcações de mar aberto tem em média 20 metros de comprimento e são de madeira. As de pesca em estuário são rudimentares, e muitas não possuem nem compartimento coberto para pernoite.

Como todas são embarcações pequenas, mesmo as maiores, elas possuem alta capacidade de manobra em águas rasas e restritas.

Neste momento como já possuímos o conhecimento das características do NPa Macaé e dos pesqueiros, podemos analisar quais ações de uso progressivo da força poderiam ser feitas em relação as embarcações rudimentares e de pequeno porte.

Diante destas observações, puramente técnicas, podemos concluir que qualquer abalroamento entre o NPa Macaé e uma dessas embarcações pesqueiras as possibilidades de avarias graves²⁰ nos pesqueiros é muito grande.

4.2 CONTRAPONDO OS PROCEDIMENTOS

Conforme observamos anteriormente, a “*US Coast Guard*” utiliza jato d’água contra a embarcação transgressora como armamento de baixa letalidade, mas um aspecto a mencionar é que jatos d’água diretamente nas embarcações pesqueiras deste estudo de caso são de consequências imprevisíveis e podem acarretar em avarias graves e danos físicos aos tripulantes.

E também as avarias provocadas em embarcações podem gerar incêndios e alagamentos, o que é sempre grave e depende das condições do material e conhecimento do pessoal para manter a embarcação flutuando. Cabe observar que o NPa Macaé não possui canhão para jato d’água, e sim sistema de combate a incêndio a bordo.

O procedimento de obstrução a navegação do transgressor adotada pela “*US Coast Guard*”, citado anteriormente, percebe-se que sua efetividade vai depender da quantidade de navios para contenção na cena de ação e de embarcações que estão desobedecendo as ordens ou causando danos ao patrimônio público ou privado.

Agora analisaremos a efetividade dessas ações em um grupo de embarcações, a obstrução física é eficiente contra uma embarcação, mas com mais de uma, e no caso do nosso estudo mais de dez embarcações, a obstrução somente seria efetiva com um número de navios próximo a quantidade de embarcações transgressoras. Sabemos que a possibilidade de manobra

²⁰ Iremos considerar avaria grave aquela que pode deixar a embarcação inoperante, causar seu afundamento e ter possibilidades de ocorrência de vítimas fatais.

de evasão da obstrução da maioria das embarcações seria alta. Também seria uma operação com alto risco de abalroamento, podendo ocasionar danos as tripulações e embarcações envolvidas.

Neste aspecto iluminamos que, de acordo com o manual tático (2007), a abordagem realizada pela “*US Coast Guard*”, utiliza claramente técnicas de uso progressivo da força, ao definir conceitualmente o que são as ameaças primárias como aquelas claras e que necessitam de uma ação do grupo que está realizando a abordagem para a segurança de todos. E ameaça secundária como sendo aquela que pode evoluir para a ameaça primária.

Continuando a análise dos procedimentos da “*US Coast Guard*”, as linhas e redes para avariar os sistemas de propulsão não seriam adequadas para aplicação em várias embarcações em um curto espaço de tempo. Pelo mesmo motivo já analisado com a obstrução física, a capacidade de manobra das demais embarcações iriam proporcionar uma saída do alcance do navio.

Ao considerarmos o jato d’água para dispersar as embarcações transgressoras vemos a possibilidade de um resultado eficaz, neste caso desconsiderando a possibilidade de avariar a embarcação atingida. O jato aplicado da direção das embarcações poderá causar o efeito de dispersão que favorece o navio. No entanto, o alcance do jato d’água, proveniente do sistema de combate a incêndio, no caso do NPa Macaé, pode não resultar no efeito necessário para atingir as embarcações de forma a comprometer a permanência ou alterar a posição das mesmas.

No caso de qualquer disparo de armas de fogo adiantamos que o emprego limitado da força, e as operações de GLO, o uso de armas de fogo é previsto mas não deve ser o principal meio para atingir os objetivos, conforme conceito de emprego limitado da força DMN (2017).

Neste momento notamos que quando se trata de embarcações a gradação da força passa por questões complexas. Ao sair da técnica de jato d'água diretamente para o disparo de advertência o grau de letalidade do dispositivo utilizado aumenta sobremaneira.

Quanto ao tiro de advertência, estabelecido pela “*US Coast Guard*”, normalmente as operações de GLO são em território próximo as cidades, ou até mesmo inseridas no ambiente urbano, e o tiro não sendo em função de legítima ou auto defesa deverá atender os requisitos das RE. O tiro no sistema de propulsão pode representar a destruição da embarcação por completo, e causar vítimas fatais, além de somente ser autorizado em caso de auto defesa.

Já no aspecto de espaço para manobra dos navios, no caso em estudo, não houve restrição para manobra do NPa Macaé , não sendo o caso de avaliar o risco para o navio quando em operação com restrição de manobra devido ao calado.

4.3 O USO PROGRESSIVO DA FORÇA

Apresentada as características do NPa Macaé analisaremos a adequação e efetividade das RE estabelecidas para a GLO em questão.

O primeiro conceito que temos que observar é que a DMN (2017) determina que o uso da força nas atividades de emprego limitado da força não deve ser o principal meio para atingir os objetivos, e sua forma de uso e situação deverá ser prescrita em documento legal, neste caso são as RE que estabelecem como e em quais situações a força será utilizada.

Nos cabe nesse momento verificarmos, através da análise de entrevista com o CC Matias (Anexo A) e das RE estabelecidas no Plano de Operação São Paulo (2018), se as ações do NPa Macaé foram efetivas para a situação imposta.

Ao ser questionado se foram respeitados os direitos dos cidadãos nas abordagens, o CC Matias afirmou que todas as ações no trato com os civis foram pautadas na legalidade

(Anexo A). Conforme análise no capítulo anterior, observamos que a GLO não altera ou restringe direitos da população civil, ela tão somente permite a substituição parcial ou integral das forças de segurança pública por Forças Armadas, em período e locais definidos, o que demonstra que as mesmas limitações legais dos agentes de segurança pública são impostas aos militares das Forças Armadas.

Neste parágrafo, vemos a necessidade que os meios navais alocados, em caso de GLO, devem ter em sua estrutura a capacidade de gradar a força e as RE devem ser condizentes com as capacidades dos meios empregados. A dotação de equipamentos e armamentos dos meios deverá permitir, primeiramente a comunicação para a negociação, depois o uso de armamento de baixa letalidade, em seguida os armamentos intermediários e somente em caso de auto defesa o armamento de maior letalidade.

Por outro lado, notamos a falta de instruções normativas da MB, na hipótese de desobediência dos infratores utilizando embarcações, quando essa desobediência for coordenada e provocar distúrbios, e sendo essas embarcações transgressoras em número elevado, mais de seis, por exemplo (Anexo A).

Percebe-se a necessidade de estabelecer parâmetros claros para amparar legalmente o planejamento e as ações em GLO. Na ausência desse detalhamento nas RE os militares ficam com limitações para agir, uma vez que a diversidade de situações gera interpretações pessoais que podem incorrer em atos ilegais.

Diante do exposto, analisaremos agora o contido na definição de emprego limitado da força de acordo com a DMN(2017), que a força deve ser utilizada em legítima defesa própria ou de terceiros, mas fora essas situações o uso da força deve ser preterido por outros meios. Outro aspecto abordado é intensidade da força que deve ser proporcional e em resposta à alguma ameaça, ou seja, é autorizado o uso da força de forma proporcional e em reação, e não como primeira opção.

No atendimento dos dois conceitos apresentados, de acordo com a DMN (2017) o recurso do NPa Macaé, pode ser através de sua embarcação orgânica, e realizar a abordagem, inspeção e apresamento.

No que se refere ao emprego de arma de fogo, considerando que o NPa Macaé possui armamento fixo, sendo um canhão de 40mm e duas metralhadoras de 20mm²¹, o que torna impróprio, senão impossível, cumprir o conceito de emprego limitado da força em operações de GLO com esses armamentos. Por esse motivo, vislumbramos que uma maneira de se cumprir o uso progressivo da força em GLO é por meio da embarcação orgânica do NPa Macaé, com tripulação qualificada para as ações.

4.4 O COMPÊNDIO DO ESTUDO

A manutenção do livre acesso por vias aquaviárias ao Porto de Santos pôde ser realizada através da presença oficial da MB, com o NPa Macaé dentro do canal. Podemos afirmar a eficácia da ação de presença porque não houve necessidade de emprego de RE. Os pescadores atenderam as ordens e mantiveram a manifestação sem prejudicar o trânsito dos navios e das balsas de travessia, conforme apontado pelo CC Baçal (Anexo B).

Na análise da legislação, verificamos que a segurança pública não está entre as atividades principais das Forças Armadas, no entanto, a mesma legislação autoriza o emprego das Forças Armadas em atividades de segurança pública a qualquer tempo, através da GLO. O que nos leva a conclusão da necessidade de preparo da Forças Armadas para o atendimento das necessidades de segurança pública quando solicitado.

A partir da análise das leis e dos conceitos de emprego limitado da força, constatamos que cada operação terá as suas próprias RE, e para o atendimento das ações de

²¹ <https://www.naval.com.br/ngb/M/M079/M079.html>

todos os meios envolvidos as RE deverão abordar claramente o uso progressivo da força, esclarecendo como e em quais situações o uso da força deverá ser empregado. E no caso de emprego de navios de guerra nessas operações as RE também deverão balizar as ações desses meios.

Na análise das atividades subsidiárias da MB, percebemos que no caso em estudo os pescadores ao obstruírem o canal de navegação e a travessia das balsas afetaram a segurança da navegação, por provocarem o risco de abalroamentos e de colisões, e a salvaguarda da vida humana no mar, pela possibilidade de gerar acidentes com vítimas, fatos que por si só já exigia ação por parte da MB como Autoridade Marítima.

Ampliando o estudo, verificamos que caso ocorresse desobediência coordenada das embarcações as ações do NPa Macaé seriam utilizando sua embarcação orgânica, e realizando abordagens de maneira individual.

Em face do exposto, podemos concluir que no caso do número de embarcações utilizadas em atos infratores serem em quantidade que inviabiliza a abordagem individual, as regras de engajamento da operação de GLO e todo o planejamento deverá conter essa possibilidade e discriminar as ações a serem adotadas pelo navio.

5 CONCLUSÃO

O propósito deste trabalho era verificar se a legislação permite à MB utilizar navio de guerra em ações típicas de segurança pública e se um navio de guerra teria condições de empregar a força de forma progressiva em caso de GLO. Verificamos a necessidade de termos o conhecimento da legislação, doutrinas e normas que regem os princípios das ações de GLO pelas Forças Armadas, e particularmente pela MB.

O conhecimento apresentado das peculiaridades de uma ação em ambiente marítimo fizeram possíveis as análises.

A GLO por ser em território nacional, normalmente, tem o acompanhamento da imprensa. A participação das Forças Armadas em atividades de segurança pública também tem grande apelo por parte da população, tanto a favor em alguns casos, como contrária em outros. Apenas citando como exemplo, entendemos que a imagem das Forças Armadas, junto a população civil, pode ficar prejudicada em ocasiões de atuação contra manifestantes caso ocorra o uso desproporcional da força.

Nas manifestações, como no caso utilizado como objeto de estudo, o principal objetivo é a divulgação de uma causa não atendida, quanto maior o apelo midiático melhor para os objetivos dos manifestantes. Normalmente, as mídias acompanham e divulgam as ações e objetivos dos manifestantes. Aliado ao fato da própria manifestação em si, as atividades de GLO são de grande relevância midiática, com acompanhamento próximo de todas as ações. A conjunção desses dois eventos, manifestação e GLO, implica em grande divulgação pelos veículos de imprensa.

Vemos que a exposição das ações pelas mídias nas atividades de GLO impõe um constante acompanhamento dos setores responsáveis pela divulgação das informações. Atualmente as Forças Armadas são instituições de alto grau de confiança da população. Essa

alta exposição faz com que os aspectos legais tenham publicidade. As ações deverão estar respaldadas e todos os envolvidos preparados para agir de acordo com o estrito dever legal.

Como não é tão comum manifestações sociais e distúrbios envolvendo embarcações o estudo de caso fica restrito, mas o arcabouço de leis, doutrinas e normas disponíveis para balizar as ações do NPa Macaé tornou a análise possível.

No capítulo dois analisamos os artigos da CRFB (1988) que atribuem destinação às Forças Armadas e a responsabilidade da segurança pública. Após essa análise passamos para as leis infraconstitucionais que balizam as atividades de GLO. A partir da contextualização jurídica, ainda no capítulo dois, analisamos a doutrina e seus conceitos de interesse para GLO. Verificou-se que as Forças Armadas estão indiretamente relacionadas com a segurança pública. E, ainda, que a atuação da Forças Armadas em atividades de segurança pública são a qualquer tempo, em qualquer parte do território nacional e sob as mais diversas situações, e sempre quando as instituições de segurança pública não estiverem atendendo as necessidades de manter a lei e a ordem.

No capítulo três, a apresentação do histórico da situação, sua evolução até o efetivo fechamento do canal de acesso ao Porto de Santos foi necessária para situarmos as abordagens, e as atividades do NPa Macaé foram descritas e relacionadas com as doutrinas e normas que as autorizavam.

No caso, a ação de presença no canal de acesso aquaviário ao Porto de Santos foi efetiva por não ter ocorrido nenhuma tentativa de fechar o canal, no período em que o NPa permaneceu na área. O que demonstra a eficácia da presença oficial da MB, através de seus navios, em águas interiores e realizando IN.

No capítulo quatro fizemos a análise das possibilidades de atuação de um navio de guerra em ações de GLO, particularmente o NPa Macaé, onde percebeu-se a necessidade de em cada operação de GLO tenha RE específica, e de acordo com cada meio empregado.

No nosso estudo de caso ficou claro a disparidade de recursos entre o NPa Macaé, que é um navio de guerra, e as embarcações rudimentares dos pescadores. Também verificamos que o emprego limitado da força pressupõe que a força não deve ser o principal meio utilizado para atingir um determinado objetivo, e é permitido fazê-lo em caso de legítima defesa própria ou de terceiros, independente das RE estabelecidas.

Devido a grande diferença entre um navio de guerra e as embarcações utilizadas por pescadores em todo o Brasil, sugere-se como linha de pesquisa a viabilidade de se elaborar técnicas e doutrinas para dispersão de embarcações, quando estas estiverem navegando em coordenação e em clara desobediência as orientações do representante da Autoridade Marítima, respeitando os conceitos de emprego limitado da força.

Neste trabalho ao citarmos e analisarmos a Constituição Federal, as leis e normas que regulamentam a GLO ficou claro que a atuação das Forças Armadas em manifestações sociais com potencial para ser distúrbio é possível, prevista em lei e já ocorreu.

Por fim, a atuação de navios em prol da segurança pública, em ações de GLO, junto as embarcações tripuladas por civis, constituem eventos com amparo na legislação, e cabem as Forças Armadas estarem prontas para emprego de seus meios e pessoal em prol da segurança pública, a qualquer tempo, e neste caso à MB cabe o preparo para emprego de seus meios nas águas interiores e mar territorial, quando necessário. E percebeu-se que o NPa Macaé poderia empregar o uso progressivo da força por meio de sua embarcação orgânica.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. *Uso de armas não letais por policiais é prioridade no país a partir de hoje*. Disponível em : <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-12/uso-de-armas-nao-letais-por-policiais-e-prioridade-no-pais-partir-de-hoje>. Acesso em: 27 mai. 2020

ALVES, Pedro Paulo Pereira. *A TROPA ESPECIALIZADA DE CONTROLE DE DISTÚRBIOS CIVIS E O SEU EMPREGO OPERACIONAL EM RAZÃO DA PERTURBAÇÃO DA ORDEM PÚBLICA: ASPECTOS LEGAIS E TÉCNICOS*. Ensaio de direito da Faculdade FEAD/BH. 2016. p 13.

BBC.BRASIL. *Greve dos caminhoneiros: a cronologia dos dez dias que pararam o Brasil*. 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44302137>. Acesso em 05 jul. 2020.

BEARD, Tom. *The Coast Guard. Foundations for Coast Guard History*. Ed. Jose Hanson, 2010. p. 72.

BRASIL. Constituição (1988).5 Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. P. 292 .

_____. DECRETO Nº 9.382, DE 25 DE MAIO DE 2018. Autoriza o emprego das Forças Armadas para Garantia da Lei e da Ordem. Brasília, 2018. P. 1.

_____. DECRETO Nº 9.383, DE 26 DE MAIO DE 2018. Autoriza o emprego das Forças Armadas para Garantia da Lei e da Ordem. Brasília, 2018. P. 1.

_____. DECRETO Nº 3.897, DE 24 DE AGOSTO DE 2001. Fixa as diretrizes para o emprego das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, e dá outras providências. Brasília, 2001. P. 1.

_____. Estado-Maior da Armada. EMA-305. *Doutrina Militar Naval*. 1 ver. Brasília: 2017.

_____. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. Diário Oficial da União. Poder Legislativo. Brasília, DF, 10 jun. 1999. P. 96.

_____. Lei Complementar nº 117, de 02 de setembro de 2004. Diário Oficial da União. Poder Legislativo. Brasília, DF, 03 set. 2004. P. 2.

_____. Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. Diário Oficial da União. Poder Legislativo. Brasília, DF, 26 ago. 2010. P. 1.

_____. LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. p. 9.

_____. Política de Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa. Brasília 2012. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/politica-nacional-de-defesa. Acesso em: 05 jun. 2020.

BRODT, Luís Augusto. Do estrito cumprimento do dever legal. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Ed., 2005. 344 p. CAVALCANTI, Ubyratan Guimarães. Múltiplos aspectos do emprego das Forças Armadas (FA) na Garantia da Lei e da Ordem (GLO). Revista da Escola de Guerra Naval, p. 32-46, dez. 2006.

CORTÊS, George Luiz Coelho . As Forças Armadas e a Segurança Pública. 2007. Disponível em: <http://almanaquemilitar.com/site/wp-content/uploads/2014/02/CORONEL-CORTES-AS-FOR%C3%87AS-ARMADAS-E-A-SEGURAN%C3%87A-P%C3%9ABLICA.pdf>. Acesso em 16 mai. 2020.

COSTA, Leon Denis da; JUNQUEIRA, Ivanilda Aparecida Andrade. *Manuais de condutas de tropas de choque: fundamentos para a repressão*. 2017. P. 12. Universidade Federal de Uberlândia – UFU. 2017.

ESTADÃO. Greve dos caminhoneiros: entenda o movimento que parou o Brasil. Mai. 2018. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,perguntas-e-respostas-sobre-a-greve-dos-caminhoneiros,70002319904>. Acesso em 06 jul. 2020.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. NAVAL WAR COLLEGE Newport, R.I. *Naval Interdiction Considerations in the Use of Limited Naval Force In Operations Short of War* by Jonathan J. Olson Lieutenant Commander, U.S. Navy. 19 jun. 1993. Paper directed by CAPT H.W. Clark, JR., USN Chairman, Department of Operations.

_____. *THE CUTTERS, BOATS, AND AIRCRAFT OF THE U.S. COAST GUARD. PROFESSIONALLY AND PROFICIENTLY OPERATED BY THE MEN AND WOMEN OF THE U.S. COAST GUARD*. 2015 Coast Guard Missions.

EXÉRCITO BRASILEIRO. *Pelotão FORSUL realiza treinamento de operações de controle de distúrbios*. 06 nov. 2019. Disponível em: https://www.eb.mil.br/web/noticias/noticiario-do-exercito/-/asset_publisher/MjaG93KcunQI/content/id/10717962. Acesso em: 20 mai. 2020.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científica*. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p. (Coleção Aprender).

GIL, Antonio Carlos, 1946 - Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. Atlas, 2002.

GIROTTO, Luís Contine. Proteção Jurídica ao emprego de tropas em operações de garantia da lei e da ordem. *A Defesa Nacional – Revista de Estudos Militares e Estudo de Problemas Brasileiros*, Ano XCI, nº 802, p. 19-26, mai./jun./jul./ago. 2005. p. 74.

JORNAL.LIVRE. *Governo brasileiro põe Forças Armadas cinco vezes por ano nas ruas , em média, desde 1992*. 27 nov. 2019. Disponível em: <http://livre.jor.br/governo-promoveu-em-media-cinco-operacoes-glo-ao-ano-no-pais/>. Acesso em: 11 jul. 2020.

JUS. *Armas não letais são próprias para controle de distúrbios e usadas por tropa de choque*. 07 de 2013. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/24852/armas-nao-letais-sao-proprias-para-controle-de-disturbios-e-usadas-por-tropas-de-choque>. Acesso em: 08 jun. 2020.

_____. *A tropa especializada de controle de distúrbios civis e seu emprego operacional em razão da perturbação da ordem pública*. 11 de 2011. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/19340/a-tropa-especializada-de-controle-de-disturbios-civis-e-o-seu-emprego-operacional-em-razao-da-perturbacao-da-ordem-publica>. Acesso em: 25 mai. 2020.

_____. *As Operações de Garantia da Lei e da Ordem no contexto do Direito Operacional Militar*. 2017. Disponível em: <https://calaudyo.jusbrasil.com.br/artigos/462962576/as-operacoes-de-garantia-da-lei-e-da-ordem-no-contexto-do-direito-operacional-militar>. Acesso em: 04 jul. 2020.

LOUREIRO, César Lopes. Aspectos legais das Operações de Garantia da Lei e da Ordem. *O Anfíbio*. Rio de Janeiro, n. 25, ano XXVI, p. 103-111, 2006. Anual.

MACDONNELL, Julia. *US Coast Guard (US Military Forces)*, 2011. p. 32.

MARINHA DO BRASIL. *NAVIO-PATROLHA (CLASSE MACAÉ)*. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/navios-patrolha-classe-macae>. Acesso em: 02 jun. 2020.

_____. *MANUAL DE CONTROLE DE DISTÚRBIOS - CGCFN-31.3. COMANDO-GERAL DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS*. 2014. p. 73.

PORTO DE SANTOS. *Acesso Aquaviário e Hidrovias*. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/infraestrutura/acesso-aquaviario/>. Acesso em: 25 jun. 2020.

PORTOGENTE. *Porto de Santos em números*. 21 jun. 2017. Disponível em: <https://portogente.com.br/noticias/opiniaio/95718-o-porto-de-santos-em-numeros>. Acesso em: 11 jul. 2020.

ROBERT K. YIN – ESTUDO DE CASO. PLANEJAMENTO E MÉTODOS – 2ª EDIÇÃO. PORTO ALEGRE 2001. TRADUÇÃO: DANIEL GRASSI.

SANTOS, Fabio Silva; SANTOS, José Humberto Alves dos; LOPES, Rosimeire de Almeida. *DRAGAGEM NO PORTO DE SANTOS: A ampliação do calado no porto de Santos – Análise Ambiental Santos* – Universidade Santa Cecília. 2015. p. 21.

SÃO PAULO. SECRETARIA DE AGRICULTURA E ABASTECIMENTO - INSTITUTO DE PESCA. *ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E PRODUTIVOS DOS PESCADORES DA BAIXADA SANTISTA QUE ATUAM NAS ÁREAS POSSIVELMENTE IMPACTADAS PELA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS-SP*. FAGUNDES, Lúcio; MACHADO, Ingrid Cabral; BASTOS Gastão Cesar Cyrino; MUCINHATO, Cláudia Moreira Dardaques; TUTUI, Sérgio Luiz dos Santos; SOUZA, Marcelo Ricardo de; TOMÁS, Acácio Ribeiro Gomes. nov. 2016. p.13.

UOL. ECONOMIA. *Greve dos caminhoneiros: a cronologia dos dez dias que pararam o Brasil*. Mai. 2018. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2018/05/30/greve-dos-caminhoneiros-a-cronologia-dos-10-dias-que-pararam-o-brasil.htm>. Acesso em: 06 jul. 2020.

ANEXO A

Entrevista com o CC FELIPE MATIAS NUNES (CC Matias), Comandante do NPa Macaé, por ocasião da operação de garantia da lei e da ordem realizada em maio de 2018, no canal de acesso ao Porto de Santos.

1. CC Matias, o Sr participou da operação de GLO no Porto de Santos?

R: Sim, participei.

2. Qual era o cargo ou função que o Sr exercia na ocasião?

R: Eu era o Comandante do NPa Macaé.

3. O Sr recebeu instruções específicas para essa missão?

R: Sim, recebi um documento, a Ordem de Operação.

4. Por ser uma operação de GLO o Sr recebeu Regras de Engajamento (RE)?

R: Sim, recebi.

5. Durante a operação foi necessário utilizar as RE?

R: Não. Em nenhum momento foi necessário. As embarcações cumpriram as instruções recebidas e não realizaram qualquer ato de ameaça.

6. O Navio teve alguma dificuldade em cumprir a missão imposta a luz da legislação vigente?

R: Não houve qualquer dificuldade.

7. Durante a operação e na presença do NPa Macaé no Canal de Santos ocorreu tentativas de fechar o canal por parte dos pescadores?

R: Não.

8. Caso os pescadores com um grupo de embarcações agissem em desobediência as instruções da MB e fechassem novamente o canal, qual seria a ação do NPa?

R: Adotaria as RE necessárias para a liberação do canal.

9. Foram observadas ilegalidades por parte dos militares nas abordagens às embarcações?

R: Não. Todas as ações de abordagem foram pautadas em legislação e doutrina da MB referente ao assunto.

10. O Sr tem conhecimento de doutrina específica para navios efetuarem o controle de distúrbios causados por embarcações?

R: Não tenho conhecimento.

ANEXO B

Entrevista com o CC RAFAEL BAÇAL DE MAGALHÃES (CC BAÇAL), oficial integrante da Seção de Operações do Comando do 8º Distrito Naval, por ocasião da operação de garantia da lei e da ordem realizada em maio de 2018, no canal de acesso ao Porto de Santos.

1. CC Baçal, o Sr participou da operação de GLO no Porto de Santos?

R: Sim, participei.

2. Qual era o cargo ou função que o Sr exercia na ocasião?

R: Eu era oficial integrante da Seção de Operações do Comando do 8º Distrito Naval.

3. Quais foram as atividades desenvolvidas pela MB no canal de acesso aquaviário do Porto de Santos?

R: Foram realizadas inspeção naval e presença estática. Ambas atividades administrativas, realizada pelo NPa Macaé e por embarcações da CPSP.

4. Em quais as regiões foram realizadas as ações citadas acima?

R: No canal com especial atenção as áreas do Porto de Alemoa, Ecoporto-BTP, Valongo, Paquetá, Macuco, Ponta da Praia, Bernabé e São Vicente, regiões consideradas sensíveis para manobra e atracação de grandes navios, Também foi realizado a patrulhamento na área de fundeio de navios mercantes, fora do canal.

5. Foram realizadas quantas IN durante a operação e quais foram os resultados?

R: Além da ação de presença, o NPa Macaé realizou atividades de inspeção naval, obtendo o resultado de 71 embarcações inspecionadas, e dessas 08 foram notificadas. Mas não houve casos relacionados ao fechamento do canal.

6. Quais meios a MB empregou para realizar as operações de GLO?

R: A MB enviou a Santos o NDM Bahia e o NPa Macaé, além das embarcações da CPSP e de Fuzileiros Navais.

7. Durante a operação foi necessário utilizar as RE?

R: Não. Em nenhum momento foi necessário. As embarcações cumpriram as instruções recebidas e não realizaram qualquer ato de ameaça.

8. Durante a operação e na presença do NPa Macaé no Canal de Santos ocorreram tentativas de fechar o canal por parte dos pescadores?

R: Não.

9. O Sr tem conhecimento de doutrina específica para navios efetuarem o controle de distúrbios causados por embarcações?

R: Não tenho conhecimento.

10. Qual foi o período das manifestações realizadas pelos pescadores?

R: O período foi do dia 24 até 27 de maio.