



# A FRAGATA "INDEPENDÊNCIA" NA OPERAÇÃO LÍBANO XVII

André Felipe Rosa França de Carvalho\*

**A** UNIFIL – *United Nations Interim Forces in Lebanon* (Força Interina das Nações Unidas no Líbano) é uma missão de paz estabelecida em 1978, por meio das resoluções 425 e 426 da ONU. Em outubro de 2006, de forma complementar à missão, foi criada a Força Tarefa Marítima (FTM) da UNIFIL, cuja missão era apoiar a *LAF-Navy* (Marinha do Líbano) no monitoramento das águas territoriais do país, ao longo de suas 110 milhas náuticas de costa, garantindo a segurança marítima da área. Foi a primeira e única Força Tarefa Marítima que já compôs uma força de paz.

No ano de 2011, o Brasil recebeu um convite para integrar a FTM-UNIFIL. Aceito o convite, um Almirante brasileiro assumiu seu comando, que permaneceu com o Brasil até o início do ano de 2021. Essa força, desde sua criação,

teve participação dos seguintes países, além do Brasil: Alemanha, Bangladesh, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Indonésia, Itália, Noruega, Países Baixos, Suécia e Turquia. Já foram interrogados cerca de 113.800 navios, acarretando a inspeção de 16.200 pela Marinha do Líbano.

## OS PRECEDENTES DA OPERAÇÃO LÍBANO XVII DA FRAGATA "INDEPENDÊNCIA" (F44)

Minha aproximação à UNIFIL se inicia no dia 21 de janeiro de 2020, com a assunção de comando da Fragata "Independência". Servindo nos conveses das Fragatas Classe "Niterói" (FCN) desde os primeiros postos da carreira, nada mais recompensador profissionalmente para um oficial de Marinha que ser o comandante de um navio dessa classe.

Os preparativos para a operação seguiam a todo vapor, até que foi tomada a decisão de alto nível de que a F44 seria o último navio brasileiro a compor a FTM. O Brasil encerraria sua participação na UNIFIL em 2020. A decisão acarretou diversas ações. Uma delas foi que, de forma a dividir o período entre a Corveta “Barroso” (V34), que estava em Beirute, e a F44, a comissão atrasaria a partida do Brasil em 45 dias, dividindo o período restante do ano entre ambos os navios. Ganhávamos mais um tempo para nos prepararmos.

### DO RIO DE JANEIRO A BEIRUTE

Manhã de um domingo, 8 de março de 2020. A Fragata “Independência” e seus 202 tripulantes embarcados partiam na missão que, provavelmente, seria a mais inesquecível de suas vidas. O navio desatracou da Base Naval do Rio de Janeiro, demandando a saída da Baía de Guanabara, em direção ao Porto de Natal para uma parada logística.

A travessia foi repleta de exercícios visando à preparação final da tripulação. Nosso Chefe, o Comandante do 1º Esquadrão de Escolta, coordenava os exercícios a bordo, verificando a prontidão da F44. Ao mesmo tempo, minhas preocupações aumentavam ao assistir às notícias de que um vírus denominado Coronavírus se espalhava pelo mundo.

A atracação no Porto de Natal ocorreu em uma bela manhã. Seria um período curto de tempo, fundamental para o abastecimento final do navio. Gêneros, sobressalentes e combustível nos esperavam no cais para embarcar. Alguns pequenos reparos também precisavam ser executados para dar mais confiabilidade aos nossos sistemas. Assim foi feito. Passados dois dias, o navio estava pronto para cruzar o Atlântico.

Após a desatracação de Natal, durante os diversos adestramentos que conduzíamos a bordo, recebemos uma informação vinda do Brasil: o mundo já estava em *lockdown* devido à COVID-19. No entanto, uma consequência que nós não previmos ocorreu: os países não mais recebiam estrangeiros, já que portos e aeroportos estavam fechados. Com o Porto de Funchal, na Ilha da Madeira, não foi diferente. Nenhum navio poderia atracar na ilha por um período indeterminado. Tínhamos de buscar um porto alternativo.

Alguns dias depois foi obtida autorização para atracar nas Ilhas Canárias. Prosseguíamos em nossa navegação com a certeza de um porto seguro para nos receber.

Na data prevista, adentramos o canal de acesso ao Porto de Las Palmas. A visão que tivemos da cidade era desoladora. Ruas vazias, comércio fechado, deserto total. Apenas poucos funcionários trabalhando no porto. Ninguém estava autorizado a descer do navio. Permanecemos dois dias ali atracados. Uma dura realidade que seria apenas o início de uma longa jornada que não tínhamos ideia de como terminaria.

Deixamos o porto conforme planejado e iniciamos nossa navegação em direção ao Mar Mediterrâneo, onde tínhamos a previsão de novo reabastecimento, na Ilha de Creta, na Grécia. Informado pelas autoridades gregas que o porto estava fora de operação em função das restrições imputadas pela pandemia, refizemos nossa cinemática.

Planejamos nossa viagem sem paradas até Beirute. Deveria ser realizada uma perna de quatorze dias, de forma a cumprir as exigências sanitárias do Líbano em função da pandemia. A intenção era de que, no momento da atracação, a tripulação já tivesse cumprido o período de quarentena, garantindo que ninguém estava contaminado pelo vírus. O tempo planejado para a travessia de Las Palmas até Beirute, aproximadamente nove dias, foi estendido para quatorze. Uma redução da velocidade de avanço resolveria essa demanda.

Após uma viagem repleta de exercícios operativos, atracamos em Beirute no dia 14 de abril. Fomos recepcionados pelo Comandante da Força Tarefa Marítima, o hoje Vice-Almirante Sérgio Renato Berna Salgueirinho, e seu



Chegada da Fragata  
“Independência” a Beirute

Estado-Maior. Realizados os trâmites iniciais de imigração, recebemos a informação de que o Comando da UNIFIL, após estudo do caso da F44, decidiu que os tripulantes deveriam cumprir mais quatorze dias de quarentena a bordo. Dessa forma, os preparativos para assumir as tarefas da Corveta “Barroso” seriam realizados cumprindo mais uma quarentena, em condições extremamente controladas. No dia 20 de abril, já com as letras UN pintadas no convés, símbolo de um meio em operação para a ONU, a Fragata “Independência” assumiu a função de Navio Capitânia da FTM-UNIFIL.

## A MISSÃO

Cumprido o *Handover*, que é a assunção das funções ligadas à operação, a F44 passou a executar patrulhas programadas. A área marítima de operações da UNIFIL consiste em uma porção localizada ao longo da costa do Líbano, se estendendo do litoral até a distância aproximada de 50 MN<sup>(1)</sup>. Durante a Operação Líbano XVII, operamos com navios das Marinhas da Alemanha, Grécia, Turquia, Indonésia e Bangladesh.

Nossa tarefa era patrulhar uma área marítima do Líbano de forma a mitigar a entrada de materiais não autorizados no país, indicando navios para a inspeção da *LAF-Navy*, além de contribuir para o adestramento dessa Marinha



Navios da FTM-UNIFIL no mar

e para a vigilância aérea. No período noturno, normalmente realizávamos exercícios com os navios da Marinha do Líbano, de forma a prepará-los para, no futuro, executar as tarefas da FTM. Era possível observar o crescimento paulatino do nível dos exercícios realizados, o que representava um ganho para a segurança marítima da região.

Outra tarefa de grande importância era o acompanhamento de aeronaves que sobrevoavam a área marítima libanesa. A Marinha do Brasil recebeu diversos elogios nos quase dez anos que participou da missão em função do desempenho dos sistemas radar dos navios. Po-



Cerimônia de Handover

díamos dizer que nada cruzava aquele espaço aéreo sem ser detectado por um navio brasileiro. Era um motivo de muito orgulho para nós.

## A EXPLOSÃO

4 de agosto de 2020. A Fragata “Independência”, atracada no Porto de Beirute, preparava-se para desatracar e iniciar mais uma patrulha. O Detalhe Especial para o Mar (DEM), que dá a prontidão necessária para a desatracação, foi atendido prontamente pela tripulação. O Imediato informou ao Comandante: “Navio pronto para o mar”. Após a desatracação, a “Independência” cruzou com o navio da Marinha de Bangladesh. A BNS “Bijoy” retornava ao porto para o merecido descanso da tripulação após mais uma patrulha. Como de costume entre Marinhas, ambos os navios se cumprimentaram com os toques de apito previstos no cerimonial. Um aceno gentil entre os Comandantes, cada um de seu passadiço, encerrava a passagem a curta distância entre os navios. Era o início de um longo dia.

A F44 dirigiu-se para sua zona de patrulha, na mesma latitude do Porto de Beirute. Permanecemos durante todo o dia navegando nessa área, sempre com o porto no visual, a uma distância de 8 MN. Às 17h45, horário local do Líbano, o Oficial de Quarto no passadiço informou que era visível uma fumaça negra volumosa na direção do Porto de Beirute, aparentemente um incêndio. Não era possível, naquele momento, saber do que se tratava.

Passados alguns minutos, às 18h04, o navio sofreu um forte abalo, uma espécie de impacto sobre a estrutura, um choque no costado. O Oficial de Quarto do passadiço informou que nada havia sido avistado. Logo em seguida observou que havia algo estranho na direção de Beirute, uma espécie de bola de fogo ou algo parecido. Avistando Beirute do passadiço, tivemos certeza de que algo sério tinha acabado de ocorrer e mudaria drasticamente a operação. Era o início de uma nova fase na vida dos tripulantes da F44.

## CONSEQUÊNCIAS

O navio buscava informações nos noticiários locais. As primeiras que chegaram eram de que um incêndio iniciado em um dos armazéns do Porto havia desencadeado uma grande explosão. Havia muitos feridos. Toda a área distante até 5 km do porto foi afetada. Um dos maiores hospitais de Beirute também foi atingido. Não



Visita do Force Commander



Apoio à BNS "Bijoy"

era possível fazer contato com os apoios em terra de forma a obter maiores informações.

A F44 navegava segura. No entanto, nossos companheiros do navio da Marinha de Bangladesh não tiveram a mesma sorte. Atracado, com a tripulação livre para deslocar-se no porto, o navio foi atingido em cheio. Atracado a menos de 500 m do epicentro da explosão, vários tripulantes estavam feridos.

O porto estava isolado, ninguém podia entrar ou sair. Sua única opção foi solicitar ajuda ao navio brasileiro no mar. No dia seguinte, de forma a apoiar os companheiros de Bangladesh, enviamos nossa lancha com apoio médico para a tripulação da BNS “Bijoy”. Tentamos amenizar os problemas causados pelo grave acidente.

A explosão foi causada por uma grande quantidade de nitrato de amônio que, armazenado em condições não adequadas, explodira como consequência de um incêndio. As estruturas portuárias foram bastante danificadas: armazéns destruídos, carros inutilizados, embarcações naufragadas.

O porto para um navio é um local de fundamental importância, já que nele é realizado o apoio logístico necessário à continuação de sua viagem ou operação. O Porto de Beirute era o principal porto da Operação UNIFIL para o navio brasileiro. O porto estava interditado por um tempo indeterminado. O que fazer com a F44?

## Porto de Beirute após explosão



Estava prevista uma atracação na Turquia, no Porto de Mersin, no final do mês de agosto. Ainda faltava tempo para tal. No entanto, a solução adotada foi antecipar a estadia nesse porto de forma a cobrir o período que o Porto de Beirute ficaria indisponível.

Na estadia em Mersin, foi possível realizar o abastecimento. As limitações impostas pela COVID-19 permaneciam e não fomos autorizados a deixar o navio. Permanecemos três dias trabalhando a bordo, preparando o navio para a continuação da operação. Após a desatracação, a F44 iniciou mais uma patrulha na área de operações. Aguardávamos a prontificação do Porto de Beirute para novamente ter autorização para lá atracar. Com a reabertura do porto, a F44 atracou em 20 de agosto. O porto possuía ainda uma série de danos que ainda causavam deficiências logísticas.

### A COVID-19 ATINGE A FRAGATA “INDEPENDÊNCIA”

A pandemia estava sob controle no Líbano quando ali chegamos em abril. Estabelecido o *lockdown* no país, os acessos estavam fechados por ar, terra e mar. O aeroporto, principal acesso, permaneceu fechado até 4 de julho e, a partir desse momento, o número de contaminados pelo vírus começou a aumentar paulatinamente.

O ligeiro aumento do número de casos positivos de COVID-19 no Líbano nessa mesma época fez com que a UNIFIL determinasse que as tropas permanecessem em suas bases. Não estava autorizado o deslocamento para as cidades. Novas instruções sobre o chamado *leave*, que são as férias de militares, foram emitidas. Proibidas desde março, as férias estavam autorizadas. Rígidos protocolos sanitários deviam ser cumpridos, com quarentenas antes do regresso

à missão. Aos poucos, a tripulação da F44 foi se adaptando às regras.

No entanto, um fato que não estava previsto em nenhum planejamento, aumentou exponencialmente a disseminação do vírus: a explosão no porto. A população teve de ir às ruas para apoiar a reconstrução de Beirute. O contato entre os indivíduos fez com que o número de casos aumentasse exponencialmente.

No mês seguinte, em setembro, realizamos o importante período de reparo do navio, fundamental para o prosseguimento da missão. Estava prevista a vinda de equipes do Brasil para a manutenção. Protocolos contra a COVID-19 foram cumpridos, com realização de testes PCR e quarentena. Iniciado o reparo, o navio permaneceu atracado em Beirute e o Comandante deixou o navio para um período de descanso.

Reparo do navio em andamento, tripulantes de férias em locais diversos, chegada de material a bordo, empresas locais fazendo consertos e férias do Comandante. Conjunto de fatos que viriam a facilitar a entrada do vírus na F44. No final do mês de setembro, tivemos o primeiro caso positivo de tripulante, justamente nosso enfermeiro.

A UNIFIL possuía uma estrutura já preparada para cuidar dos *peacekeepers* (militares da missão) contaminados. A base da ONU, localizada na cidade de Nakoura, no sul do Líbano, estava pronta para receber em alojamentos devidamente preparados o pessoal que necessitasse de isolamento por contaminação pela COVID-19 ou de atenção médica. O apoio hospitalar também estava disponível. Apoiado pela UNIFIL, o enfermeiro foi encaminhado ao isolamento na base, assim como os contactantes.

O Comandante, que estava de férias no Líbano com um grupo de oficiais, acompanhava a situação atentamente. Os devidos contatos estavam sendo feitos com o Brasil e com as autoridades da UNIFIL. A situação se resolvia da forma apropriada.

No dia seguinte, mais uma surpresa: o teste PCR de um dos oficiais que estava com o Comandante em um hotel em Beirute teve resultado positivo. Na condição de contactante, o Comandante teve seu resultado positivo confirmado. Os demais oficiais do grupo também foram diagnosticados como positivos para COVID-19. Todos foram transferidos para a base da ONU. Ali permaneceriam por quatorze dias.

Ao mesmo tempo, o vírus se espalhou pelo navio. Sendo um ambiente fechado, a transmissão era facilitada. Iniciava-se um período bastante difícil para a F44. Não fosse a força e

determinação dos tripulantes, a situação poderia ter sido bem mais complicada. Os militares, à medida que tinham seus diagnósticos confirmados, eram encaminhados e alojados na base de Nakoura. A situação nos permitiu constatar o quanto contagioso era o vírus. A bordo, mais militares apresentavam sintomas típicos da doença. Feito o teste PCR, confirmava-se a contaminação e eram encaminhados para a base da UNIFIL.

A cada dia, tínhamos de planejar duas coisas: a data do término do reparo do navio, que continuava em andamento, e qual dia a Fragata “Independência” retornaria ao mar. Uma condição obrigatória era termos 75% da tripulação apta a operar o navio. Como dizíamos a bordo já há algum tempo, cada dia era um dia. Tínhamos de viver uma etapa por vez.

A UNIFIL aguardava o pronto do Comandante, com seu retorno ao navio, para confirmação da data da nova patrulha, essencial ao cumprimento da missão.

### A FRAGATA “INDEPENDÊNCIA” DE VOLTA AO MAR

Contando com todo o apoio vindo do Brasil, do Comandante da FTM-UNIFIL e de seu Estado-Maior, realizamos um planejamento metódico da prontificação do navio e o retorno da tripulação após os quatorze dias de isolamento. Retornamos ao mar exatamente na data prevista, 30 de outubro. Uma vitória da forte e aguerrida tripulação da F44.

Com o navio melhor que nunca e com o brilho nos olhos de cada tripulante, cumprimos mais uma patrulha em águas libanesas. Interrogação de navios mercantes, condução de exercícios no mar com a *LAF-Navy*, acompanhamento de contatos aéreos na área de operações. Assim voltaram a ser nossos dias. Faltavam



Despedida da F44



Cerimônia de  
Outchop

apenas mais três patrulhas, cerca de trinta dias. Nossa missão estava chegando ao final.

### O REGRESSO AO BRASIL

A data do *Outchop*, quando o meio deixa de fazer parte da UNIFIL, foi marcante para cada um que esteve embarcado na Fragata “Independência”. Com discursos do representante da UNIFIL, do Comandante da FTM e do Comandante da F44, o último navio da Marinha do Brasil deixava a Força-Tarefa. No dia seguinte, desatracaríamos pela última vez do Porto de Beirute. A tripulação, já com as medalhas da ONU em seus uniformes, olhava para trás e tinha a certeza de uma missão cumprida ao longo de 23 patrulhas que totalizaram 160 dias de mar, cumpridos ao longo de sete meses em águas libanesas.

Após longos dias de trânsito para retorno ao Brasil, com um apito longo após a passagem da primeira espia no cabeço<sup>(2)</sup> do píer, atracamos na Base Naval do Rio de Janeiro, nosso porto sede, em 26 de dezembro. Era o fim de uma missão inesquecível.

Com o brado da Fragata “Independência”, que ecoava diariamente nos conveses do navio por meio de cada tripulante, encerramos aqui a jornada pela Comissão Líbano XVII:

“A Independência de Todos Depende de Cada Um.” ■

#### NOTAS

(1) MN: Milha Náutica ( 1 MN = 1,852 km)

(2) Cabeço – peça de ferro destinada a receber voltas de cabo para fixação de uma embarcação

\* Capitão de Mar e Guerra, Comandante da F44 na Operação Líbano XVII