

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG RODRIGO ROCHA BARROS

**MONITORAMENTO DE EMBARCAÇÕES DE PESCA
ESTRANGEIRAS NO NORDESTE:
Desafios e Oportunidades de Aprimoramento**

Rio de Janeiro

2025

CMG RODRIGO ROCHA BARROS

**MONITORAMENTO DE EMBARCAÇÕES DE PESCA
ESTRANGEIRAS NO NORDESTE:
Desafios e Oportunidades de Aprimoramento**

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) TITO

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2025

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

Aos meus pais, Seu Manoelito e Dona Elza,
incansáveis trabalhadores e exemplos de
dedicação, responsabilidade, honestidade e amor à
pátria brasileira.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, CMG (RM1) Alexandre Tito dos Santos Xavier, expresso minha sincera gratidão pela confiança depositada em mim, pelas orientações seguras e por estimular o rigor acadêmico ao longo de toda a pesquisa.

Registro também o agradecimento àqueles que com disponibilidade e boa vontade forneceram valiosas entrevistas, indicações e informações a este trabalho: CMG Morata, CMG Freitas, CF Dhartha Dantas, CF Grinberg, CC (T) Camilla Caricchio e Suboficial Wellington de Sá.

Às revisoras Cleane Andrade e Mirian Pinheiro, pela generosidade em dedicar precioso tempo ao aprimoramento desta tese e pelas discussões enriquecedoras, deixo aqui o meu muito obrigado.

Aos Oficiais das Armadas Uruguaia e Argentina, Capitães de Corveta Taramasco e Theodor, que, com a cortesia e a fidalguia características dos homens do mar, gentilmente compartilharam experiências e perspectivas fundamentais para o enriquecimento das análises.

Aos demais integrantes do C-PEM-2025, pelos vínculos de amizade construídos no propósito do crescimento intelectual e profissional.

À minha família, pelo apoio fraternal, incentivo constante e, sobretudo, pela compreensão nos períodos de ausência.

E, finalmente, a Deus, pela perseverança e pelo dom da vida.

“No oceano sem lei, as fronteiras se desfazem como neblina. Embarcações distantes atravessam águas alheias, e cada rede lançada se torna um ato silencioso de transgressão, para lembrar que o mar pertence a quem nele impõe sua presença.”

Ian Urbina

RESUMO

A pesca ilegal IUU representa uma séria ameaça aos ecossistemas marinhos e à economia global. No Brasil, embarcações estrangeiras podem ser encontradas atuando no limite das águas jurisdicionais do Nordeste, em busca do atum do Atlântico, espécie já dizimada em outros oceanos. A fiscalização dessa atividade, no entanto, enfrenta desafios significativos devido à vastidão do referido espaço marinho e à limitação de meios navais. Assim, o objetivo principal da presente tese é analisar comparativamente as estratégias das Marinhas do Brasil (MB), da Argentina e do Uruguai no combate à pesca IUU, visando identificar vulnerabilidades e propor aprimoramentos para a MB, no que diz respeito ao monitoramento e à fiscalização da ZEE nordestina. A metodologia empregada foi a pesquisa bibliográfica documental, estudo comparativo entre as três Forças Navais, coleta de dados junto a órgãos governamentais, *sites* especializados (como o *Global Fishing Watch* e *Skylight*) e entrevistas. Os resultados revelaram que a Armada Argentina demonstrou a resposta mais eficaz, com uma redução significativa da pesca IUU em sua ZEE entre 2024 e 2025, atribuída a uma postura coercitiva, uso integrado de meios navais e aéreos e tecnologias robustas de monitoramento remoto. O Uruguai, por sua vez, apresentou uma postura leniente com embarcações estrangeiras navegando livremente em sua ZEE, e com o porto de Montevideu facilitando a pesca IUU devido à fiscalização deficiente. A Marinha do Brasil, na região Nordeste, exibiu os indicadores mais inexpressivos, com baixa presença naval e resultados de repressão mínimos, além de um risco crítico associado à incapacidade da Força Aérea Brasileira (FAB) em prover apoio aéreo adequado. Na sua conclusão, o estudo sugere que a MB deve aumentar sua presença naval em áreas críticas da ZEE nordestina, priorizar a ampliação do emprego de Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (SARP) para Patrulha Marítima e aprimorar a Consciência Situacional Marítima, por meio da expansão do SisGAAz, maior integração de dados com *Big Data* e inteligência artificial, parcerias estratégicas e a avaliação da instalação de radares *Over The Horizon* (OTH). Desse modo, as experiências da Argentina e do Uruguai forneceram lições valiosas para um enfrentamento abrangente da pesca IUU no Brasil.

Palavras-chave: Pesca IUU, Soberania no Mar, Delitos Transfronteiriços, Consciência Situacional Marítima.

ABSTRACT

Illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing represents a serious threat to marine ecosystems and the global economy. In Brazil, foreign vessels can be found operating at the edge of the jurisdictional waters of the Northeast, targeting Atlantic tuna, a species already decimated in other oceans. Monitoring this activity, however, faces significant challenges due to the vastness of this maritime space and the limited availability of naval resources. Thus, the main objective of this thesis is to comparatively analyze the strategies of the Argentine, Uruguayan, and Brazilian Navies in combating IUU fishing, aiming to identify vulnerabilities and propose improvements for the Brazilian Navy (MB) regarding monitoring and enforcement in the northeastern Exclusive Economic Zone (EEZ). The methodology employed documentary bibliographic research, a comparative study among the three Naval Forces, data collection from government agencies, specialized websites (such as Global Fishing Watch and Skylight), and interviews. The results revealed that the Argentine Navy demonstrated the most effective response, with a significant reduction of IUU fishing in its EEZ between 2024 and 2025, attributed to a coercive posture, integrated use of naval and aerial assets, and robust remote monitoring technologies. Uruguay, in turn, exhibited a lenient posture, allowing foreign vessels to navigate freely within its EEZ, while the port of Montevideo facilitated IUU fishing due to deficient enforcement. The Brazilian Navy, in the Northeast region, displayed the weakest indicators, with low naval presence and minimal enforcement outcomes, as well as a critical risk associated with the Brazilian Air Force's (FAB) inability to provide adequate aerial support. In conclusion, the thesis suggests that the Brazilian Navy should increase its naval presence in critical areas of the northeastern EEZ, prioritize the expanded use of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) for maritime patrol, and enhance Maritime Situational Awareness through the expansion of the SisGAAz, integration of data with Big Data and artificial intelligence, strategic partnerships, and assessment of installing Over The Horizon (OTH) radars. In this way, the Argentine and Uruguayan experiences provided valuable lessons for a comprehensive approach to combating IUU fishing in Brazil.

Keywords: *IUU Fishing, Maritime Sovereignty, Transboundary Crimes, Maritime Situational Awareness.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Gráfico das ações navais da Armada uruguaia contra pesca IUU _____	43
FIGURA 2 – Descrição e avaliação dos riscos associados à EDM _____	53

LISTA DE TABELA

TABELA 1 – Ações navais da Armada Argentina contra a pesca IUU _____	31
TABELA 2 – Barcos de pesca estrangeiros Na ZEE nordestina, pelo <i>Skylight</i> ____	50
TABELA 3 – Cálculo do indicador “EP” _____	60
TABELA 4 – Cálculo do indicador “EN” _____	63
TABELA 5 – Combate à pesca IUU por embarcações estrangeiras na Argentina	80
TABELA 6 – Nacionalidades das embarcações estrangeiras apresadas _____	80

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	- Águas Jurisdicionais Brasileiras
ASPSP	- Arquipélago de São Pedro e São Paulo
BP	- Barco de pesca
C-EMOS	- Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores
CENSIPAM	- Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia
COCM	- <i>Comando Conjunto Marítimo</i>
COI	- <i>Contact of Interest</i>
COMPAAz	- Centro de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
CONAE	- <i>Comisión Nacional de Actividades Espaciales</i>
CopMar	- Comandante do Centro de Operações Marítimas
COTM	- <i>Comando Naval de Tránsito Marítimo</i>
DETRA	- <i>Dirección de Trafico Marítimo, Fluvial y Lacustre</i>
DIMAR	- <i>Dirección del Tráfego Marítimo</i>
DINARA	- <i>Direccion Nacional de Recursos Acuaticos</i>
EDM	- Estratégia de Defesa Marítima
EMA	- Estado-Maior da Armada
EFN	- Eficiência Naval
EP	- Esforço de Patrulha
ERGAF	- Estação Radiogoniométrica de Alta Frequência
EUA	- Estados Unidos da América
FAB	- Força Aérea Brasileira
FAO	- <i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i>
IBAMA	- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICCAT	- <i>International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas</i>
IUU	- <i>Illegal, Unreported and Unregulated</i>

IVR	- Inteligência, Vigilância e Reconhecimento
LRIT	- <i>Long-range identification and tracking</i>
MB	- Marinha do Brasil
NAESP	- Navio de Acompanhamento Especial
NOAA	- <i>National Oceanic and Atmospheric Administration</i>
NPaOc	- Navio-patrolha oceânico
OBE	- Objetivo Estratégico
ONG	- Organização não-governamental
OPV	- <i>Oceanic Patrol Vessel</i>
PATNAV	- Patrulha Naval
PEM2040	- Plano Estratégico da Marinha
PNA	- <i>Prefectura Naval Argentina</i>
PREPS	- Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite
RbAM	- Rebocador de Alto-Mar
SAR	- <i>Synthetic Aperture Radar</i>
SIMMAP	- Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo
SisGAAz	- Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SISTRAM	- Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo
USCG	- <i>United States Coast Guard</i>
VANT	- Veículo Aéreo Não Tripulado
VTs	- <i>Vessel Traffic Service</i>
ZEE	- Zona Econômica Exclusiva

LISTA DE SÍMBOLOS

km	Quilômetro
km ²	Quilômetro quadrado
mm	Milímetro
MN	Milha náuticas
NE	Nordeste
NW	Noroeste
SW	Sudoeste
TON	Tonelada

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO _____	15
2.	O COMBATE À PESCA IUU PELA ARMADA ARGENTINA _____	21
2.1.	CONTEXTUALIZAÇÃO _____	21
2.2.	FROTAS ESTRANGEIRAS NA ARGENTINA, PELO <i>GLOBAL FISHING WATCH</i> _____	23
2.3.	AÇÕES DA ARMADA ARGENTINA NO COMBATE À PESCA _____	25
2.4.	RESULTADOS OBTIDOS _____	31
3.	O COMBATE À PESCA IUU NO MAR URUGUAIO _____	33
3.1.	CONTEXTUALIZAÇÃO _____	33
3.2.	FROTAS ESTRANGEIRAS NO URUGUAI, PELO <i>GLOBAL FISHING WATCH</i> _____	37
3.3.	AS ATUAIS CAPACIDADES DA FORÇA NAVAL URUGUAIA _____	37
3.4.	A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA DA ARMADA URUGUAIA _____	41
3.5.	RESULTADOS OBTIDOS _____	43
4.	A PESCA IUU NO NORDESTE BRASILEIRO E COMPARAÇÕES ENTRE FORÇAS NAVAIS _____	45
4.1.	CONTEXTUALIZAÇÃO _____	46
4.2.	FROTAS ESTRANGEIRAS NA ZEE NORDESTINA, PELO <i>GLOBAL FISHING WATCH</i> _____	49
4.3.	PESCA IUU À LUZ DA ESTRATÉGIA DE DEFESA MARÍTIMA (EDM) _____	51
4.4.	AÇÕES DA MARINHA NO ENFRENTAMENTO À PESCA IUU NO NORDESTE _____	54
4.5.	A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA NO ÂMBITO DA MB _____	57
4.6.	COMPARAÇÕES ENTRE FORÇAS NAVAIS _____	59

4.6.1. Tamanho dos espaços marítimos <i>versus</i> capacidade de patrulhamento ____	59
4.6.2. Consciência Situacional Marítima no âmbito de cada país _____	61
4.6.3. Dados estatísticos das três forças navais no enfrentamento à pesca IUU_	62
4.7. OPORTUNIDADES DE APRIMORAMENTO PARA A MB _____	64
 5. CONCLUSÃO _____	 67
 REFERÊNCIAS _____	 70
 APÊNDICE A – Entrevista com o CMG Carlos E. F. de Freitas Silva ____	 78
 APÊNDICE B – Entrevista com o CF Dhartha Dantas _____	 81
 APÊNDICE C – Entrevista com o CMG Ricardo Simonaio Morata ____	 83
 APÊNDICE D – Mapas de calor da plataforma <i>Global Fishing Watch</i> ____	 87
 ANEXO A – <i>Registro de Incidentes en C.A.J. - Años 2013 a 2024</i> _____	 95

1. INTRODUÇÃO

No Nordeste brasileiro, a pesca do atum desempenha um papel significativo na economia, especialmente no Rio Grande do Norte e no Ceará, onde a atividade não apenas gera emprego e renda às comunidades costeiras, mas também fortalece as exportações da região. Em 2024, de acordo com o Painel de Monitoramento da Pesca de Atuns e Afins do Ministério de Pesca e Aquicultura¹, até 30 de dezembro foram capturadas cerca de 3,6 mil toneladas de atum pela frota pesqueira nacional, ficando os dois estados entre os três maiores exportadores do país.

No âmbito internacional, a gestão da pesca da espécie em questão no oceano Atlântico é desempenhada pela Comissão Internacional para a Conservação do Atum do Atlântico (ICCAT, 2025), uma organização intergovernamental estabelecida em 1966, da qual o Brasil é signatário com mais 53 países. Sua missão principal é a manutenção sustentável das populações de atuns no oceano Atlântico, e seus objetivos incluem coletas de dados e análises estatísticas de pesca, avaliações de estoques e a implantação de medidas de conservação, como o estabelecimento de cotas de capturas por países e o fortalecimento de ações de monitoramento, baseadas em evidências científicas, para assegurar a sustentabilidade da atividade. Em 2023, o Brasil teve sua cota de captura anual limitada pela ICCAT em 6.8 mil toneladas, e dessa forma, concluímos que, em 2024, a frota brasileira pescou apenas cerca de 52% do seu limite autorizado para a espécie.

De acordo com a FAO – *Food and Agriculture Organization of the United Nations* – (2025)², a pesca IUU (sigla em inglês de *illegal, unreported and unregulated fishing*), representa uma séria ameaça aos ecossistemas, à biodiversidade marinha e à economia global, devido à sua capacidade de minar os esforços internacionais e regionais para gerenciar a pesca de forma sustentável. A pesca IUU se aproveita de regimes de gestão deficientes, em particular os dos países em desenvolvimento, com pouca capacidade e recursos para monitorar e controlar as frotas de pesca estrangeiras de maneira eficaz. A FAO estima que, anualmente, cerca de 26 milhões de toneladas de pescados são oriundos de pesca ilegal, acarretando prejuízos

¹. BRASIL. **Painel de Monitoramento da pesca do atum 2024**. Ministério da Pesca e Aquicultura, em 30 de dezembro de 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mpa/pt-br/assuntos/noticias/painel-de-monitoramento-da-pesca-de-atuns-e-afins-exibe-numeros-atualizados-dessa-pesca-em-2024>.

². FOOD AND AGRICULTURE OF THE UNITED NATIONS. ***Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing***. 2025. Disponível em: <https://www.fao.org/iuu-fishing/en/>. Acesso em 25 de julho.

bilionários aos países costeiros. Essa atividade pode, ainda, estar associada a tráfico humano e contribuir para o agravamento da pobreza e a insegurança alimentar das populações locais.

No Brasil, embarcações de pesca estrangeiras, em sua maioria asiáticas, podem ser encontradas atuando no limite da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Nordeste do país, em determinadas épocas do ano, em busca do atum do Atlântico, espécie migratória já escassa em outras áreas oceânicas. Eduardo Lobo, presidente da Associação Brasileira da Indústria de Pescados, citou, em uma entrevista para o livro “O Valor do Mar” (Beirão *et. al.*, 2020), que é comum pescadores brasileiros testemunharem a invasão da ZEE brasileira, mas, segundo ele, “é evidente que a Marinha não tem estrutura física e humana para coibir a ilegalidade”.

Nesse contexto, Xavier (2021)³ escreveu que a expansão da frota de pesca asiática até o Atlântico Sul vem sendo observada desde 2016, após constantes crises deflagradas por disputas nos países banhados pelos oceanos Índico e Pacífico. De fato, em 2020, a *US Coast Guard* (USCG) emitiu um documento chamado *ILLEGAL, UNREPORTED, AND UNREGULATED FISHING - STRATEGIC OUTLOOK*⁴, baseado em um levantamento da NOAA⁵, órgão estadunidense voltado à pesquisa oceanográfica e atmosférica, que apontava a China como a nação possuidora da maior frota de pesca em águas distantes do mundo, e associada a uma preocupante quantidade de supostas violações à soberania de outros países, por meio da pesca IUU. No relatório são descritos múltiplos casos em que essas embarcações foram encontradas pescando ilegalmente nas ZEE de Estados costeiros ao redor do mundo, desde o Pacífico Ocidental e Central até as costas da África e da América do Sul. Por fim, citou-se que o desrespeito à soberania por parte da China e de outros envolvidos não apenas ameaça a estabilidade de países que dependem dos recursos marinhos para segurança alimentar e desenvolvimento econômico, mas também representa uma violação direta da Ordem Internacional, baseada em regras.

A fiscalização da pesca IUU no Brasil, no entanto, enfrenta desafios significativos devido à vastidão das águas jurisdicionais brasileiras (denominadas

³. XAVIER, Alexandre Tito. **Os EUA e o início da preocupação com o Atlântico Sul – aumento da dark fleet chinesa**. Tito Geopolítica, em 27 de janeiro de 2021. Disponível em: <https://www.atitoxavier.com/post/os-eua-e-o-inicio-da-preocupacao-com-o-atlantico-sul-aumento-da-dark-fleet-chinesa>. Acesso em 25 de julho.

⁴. ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. **Illegal, Unreported, And Unregulated Fishing Strategic Outlook**. *United States Coast Guard*, em setembro de 2020. Disponível em: www.uscg.mil/Portals/0/Images/iuu/IUU_Strategic_Outlook_2020_FINAL.pdf. Acesso em 25 de julho.

⁵. *National Oceanic and Atmospheric Administration*. Mais informações em: <https://www.noaa.gov>.

“Amazônia Azul”) e à limitação de meios navais da Marinha do Brasil (MB), conforme estudaremos ao longo da presente tese. Nesse contexto, torna-se relevante compreender e avaliar as políticas e estratégias atualmente adotadas para coibir essa prática. Como ponto de partida, podem ser analisadas as ações já implementadas por outros países da América do Sul que enfrentam desafios semelhantes em suas Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE). A Argentina e o Uruguai, em particular, já possuem um histórico consolidado de incidentes que envolvem pesca IUU praticada por embarcações estrangeiras, predominantemente asiáticas e europeias, que adentram as ZEE desses países para captura dos cardumes de lulas e outras espécies marinhas.

Assim, a presente pesquisa visa levantar dados sobre ações executadas e resultados obtidos pelas três Forças Navais dos países supracitados, além de apresentar um panorama acerca da presença de embarcações de pesca estrangeiras nos limites da ZEE do Nordeste brasileiro, com base em informações coletadas junto a órgãos governamentais — incluindo a própria Marinha do Brasil —, organizações internacionais, *sítes* especializados e sistemas de monitoramento via satélite. A partir dos resultados obtidos durante a fase de pesquisa, pretendemos compará-los a fim de identificar similaridades e singularidades existentes no enfrentamento da pesca IUU nos três países, buscando observar vulnerabilidades nos procedimentos e recursos que a MB atualmente dispõe para o monitoramento e fiscalização da sua ZEE. Com isso, posteriormente, proporemos oportunidades de aprimoramento que contribuam para o enfrentamento à pesca IUU no Nordeste brasileiro e para o incremento da Consciência Situacional Marítima no âmbito da MB, conceito cujo propósito foi assim estabelecido pelo Almirante de Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria, em 2012:

[...] Desenvolver a capacidade para identificar as ameaças existentes, o mais breve e o mais distante possível do país, por meio da integração de dados de inteligência, vigilância, observação e sistemas de navegação, interagindo em um mesmo quadro operacional (Faria, 2012).

Desse modo, a seguinte questão expressa o problema de pesquisa da presente tese: a partir da análise comparativa entre as estratégias adotadas pelas Marinhas da Argentina, do Uruguai e do Brasil na repressão à pesca IUU, que oportunidades de aprimoramento poderiam ser implantadas na MB para o monitoramento e fiscalização de pesqueiros estrangeiros, em atividade na ZEE nordestina?

Esta pesquisa se justifica pelo seguinte fato: segundo o Plano Estratégico da Marinha – PEM2040 –, atualmente, a pesca IUU provoca um prejuízo global aos países costeiros da ordem de 23 bilhões de dólares ao ano. Tal atividade ilícita, além de afetar a economia dos países costeiros, inclusive do Entorno Estratégico Brasileiro⁶, normalmente está associada à sobrepesca de espécies específicas, culminando no desequilíbrio ecológico e na exaustão da biodiversidade marítima. No Brasil, existem registros de incidentes com embarcações asiáticas na região Nordeste que remontam a segunda década do século XXI. Desde então, a tecnologia de geolocalização de embarcações por meio de sistemas satelitais permitiu grandes avanços no monitoramento de tais frotas; contudo, a simples interrupção do sinal de identificação via satélite torna qualquer embarcação “invisível” aos centros de monitoramento. Dessa forma, é fundamental compreender e avaliar a capacidade de vigilância efetiva das águas jurisdicionais brasileiras pela Marinha do Brasil, além do que já é feito diuturnamente, por meio do monitoramento de embarcações em seus Centros de Segurança Marítima, sob o risco de não se ter a real dimensão das ameaças transnacionais e das violações à soberania nacional no mar.

A metodologia de pesquisa aplicada será a bibliográfica documental, complementada pelo estudo comparativo dos procedimentos adotados pelas Armadas da Argentina e do Uruguai com os da Marinha do Brasil, e se delineará, conforme já citado, por meio da obtenção de dados junto a órgãos governamentais, organizações internacionais, *sites* especializados, sistemas de monitoramento via satélite e entrevistas.

Em síntese, para alcançar o seu propósito, a presente pesquisa está dividida em cinco capítulos, sendo o primeiro deles esta introdução; no capítulo 2, que versará sobre a pesca IUU na Argentina, apresentaremos, inicialmente, um panorama sobre a atividade de pesca naquele país e os impactos decorrentes da pesca IUU por embarcações estrangeiras em suas águas jurisdicionais; em seguida, faremos um mapeamento das referidas embarcações no mar argentino, empregando a plataforma *Global Fishing Watch*, a fim de determinarmos os locais e épocas em que ocorrem as maiores concentrações. Por fim, serão investigados os recursos materiais, procedimentos estratégicos e os resultados obtidos pela Armada Argentina, em

⁶ Conceito definido pela Política Nacional de Defesa (2020), que compreende a região do espaço geopolítico global sobre a qual o Brasil possui interesse prioritário, e que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica.

conjunto com a Prefeitura Naval, no monitoramento e fiscalização das frotas de pesqueiros estrangeiros em suas águas jurisdicionais, por meio de informações obtidas na internet, assim como por intermédio de entrevista ao Adido Naval brasileiro na Argentina.

A mesma linha de pesquisa será adotada no capítulo 3, agora focada na pesca IUU no Uruguai; nesse contexto, além de apresentarmos um panorama da atividade em suas águas jurisdicionais e o mapeamento das frotas estrangeiras por meio do *Global Fishing Watch*, também abordaremos a participação do porto de Montevideu no apoio logístico prestado às frotas de pesca asiáticas, as ações adotadas pela Armada Nacional do Uruguai e aspectos relacionados à Consciência Situacional Marítima no âmbito daquela Força Naval. Por fim, apresentaremos dados estatísticos resultantes das ações navais no enfrentamento à pesca IUU naquele país, obtidos diretamente com Oficial da Armada uruguaia, residente no Brasil.

No capítulo 4 será estudada a pesca IUU por embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras, com foco na ZEE nordestina. Assim, abordaremos a atividade de pesca na região sob os aspectos econômicos, ambientais e sociais, além de um breve histórico acerca da presença de barcos estrangeiros em atividade na região; então, novamente, empregaremos a plataforma *Global Fishing Watch* para levantarmos quais são os países de origem das frotas estrangeiras encontradas nas proximidades da ZEE nordestina, as épocas do ano em que ocorrem as maiores concentrações e quais são as áreas de pesca mais procuradas. Ao final da fase de contextualização, estudaremos a pesca IUU sob a égide da Estratégia de Defesa Marítima (EMA-310), a fim de identificarmos os objetivos estratégicos da MB com aderência ao tema, assim como as capacidades estratégicas e o Poder Naval necessários para o enfrentamento ao referido ilícito. Então, passaremos a investigar as atuais capacidades de patrulhamento dos Distritos Navais sediados em Salvador e Natal, assim como a estrutura de monitoramento do Centro de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz); finalmente, iniciaremos a fase de comparações entre as capacidades e limitações das Forças Navais dos três países, de modo a permitir que, ao final do capítulo, possamos identificar vulnerabilidades e apresentar propostas para o aprimoramento da Marinha brasileira, voltadas ao enfrentamento da pesca IUU.

Por fim, apresentaremos, no quinto e último capítulo, a conclusão da presente tese que tentará, à luz dos capítulos que a antecederam, responder a questão de pesquisa.

2. O COMBATE À PESCA IUU PELA ARMADA ARGENTINA

No presente capítulo abordar-se-á a pesca IUU no mar argentino e as ações adotadas pela Armada daquele país no enfrentamento às embarcações estrangeiras, que adentram sua ZEE para capturar seus estoques de pescado. Nesse contexto, serão apresentadas as características da costa argentina e os aspectos econômicos ligados à atividade pesqueira no país, o desafio à soberania representado pela pesca ilegal em suas águas e como a Armada Argentina passou a reagir a partir de 2020, época em que ocorreu um salto quantitativo de embarcações apresadas em atividade ilegal; ao final do capítulo, apresentaremos alguns dados estatísticos que refletem os esforços do governo argentino voltados ao enfrentamento da pesca IUU em suas águas jurisdicionais. Por fim, a decisão por escolher a Argentina como elemento de comparação se justifica pela proximidade geográfica com o Brasil, pelo tamanho do seu litoral (o segundo maior da América do Sul), e como já mencionado na introdução, pelo histórico bem documentado de problemas relacionados à pesca IUU em suas águas jurisdicionais.

2.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

O mar argentino desempenha um papel fundamental na identidade nacional, na economia e na soberania daquele país. Sua costa, banhada pelo Oceano Atlântico Sul, possui aproximadamente 4.989 km de extensão, e sua vasta ZEE, com cerca de 1.160.000km, é uma rica fonte de recursos naturais, como a pesca e o petróleo, além de servir como rota estratégica para o comércio exterior. No que tange à sua piscosidade, segundo a *Fundación Argentina Azul* (2025)⁷, a relativa baixa profundidade do mar argentino proporciona um alto nível de radiação solar em suas águas, e ele ainda é beneficiado pelo fenômeno da Convergência Antártica, por meio do qual as baixas temperaturas oriundas do Oceano Antártico se encontram com as correntes quentes provenientes da costa brasileira, propiciando o surgimento de ambientes ricos em nutrientes que favorecem a proliferação de vida marinha em abundância – moluscos, crustáceos, peixes e cetáceos; dessa forma, o mar argentino é considerado uma das zonas de pesca mais produtivas do mundo. Nesse sentido, de

⁷. *Fundación Argentina Azul. Argentina y el Mar. Fundación Argentina Azul*. Disponível em: <https://fundacionargentinaazul.org/argentina-y-el-mar/>. Acesso em de 10 de maio de 2025.

acordo com levantamentos do Ministério da Economia argentino (2024)⁸, a atividade de pesca marítima gera, anualmente, uma média de 760 mil toneladas de pescado. Em 2022, as exportações do setor pesqueiro somaram aproximadamente 1.77 bilhão de dólares⁹, tendo a União Europeia, a China e a Coreia do Sul como principais destinos. Esse setor não tem grande impacto sobre o PIB argentino (calculado em torno de 640 bilhões de dólares no referido ano), mas é particularmente relevante para o desenvolvimento econômico das províncias costeiras, onde a pesca representa uma das principais fontes de recursos. Além disso, a atividade pesqueira desempenha um papel essencial na segurança alimentar do país, por ser o pescado uma fonte de proteínas acessível para a população. Por fim, em 2023, das 780 mil toneladas retiradas do mar, espécies como merluza, lula e o lagostim representaram mais de 80% do total desembarcado; nesse cenário, a captura da lula, que contribuiu com cerca de 153 mil toneladas, apresentou uma queda de 8% em relação à quantidade capturada em 2022².

O molusco é o principal alvo da frota estrangeira que visita o Atlântico Sul, anualmente; em agosto de 2022, um relatório divulgado pela organização *Insight Crime* (2022) – uma *think tank* estadunidense voltada ao estudo do crime organizado no continente americano –, relatou que foram encontradas, entre 2018 e 2021, mais de 800 embarcações de pesca no limite da ZEE argentina durante a temporada de pesca do molusco, dentre as quais, cerca de dois terços eram chinesas, operando com seus aparelhos AIS (sigla de *Automatic Identification System*) desligados. O relatório ainda aponta, como fator agravante relacionado à presença de tais embarcações na região, o recebimento de subsídios dos governos de origem das frotas, sejam por isenções fiscais, no caso da China, ou na forma de recebimento de combustível, no caso de Taiwan, Coreia do Sul e Espanha, o que torna a competição por cardumes extremamente desvantajosa para os pescadores locais. Por conseguinte, segundo a organização não governamental argentina *Chequeado* (2025), as perdas estimadas de receitas decorrente da pesca ilegal causam um impacto econômico de 600 milhões

⁸. Disponível em: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/pesca_y_acuicultura_2024_0.pdf.

⁹. ARGENTINA. **Exportaciones pesqueras – comportamiento de los principales mercados internacionales 2022**. Ministerio de Economía, junho de 2023. Disponível em: [https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos//000000_Informes/800000_Exportaciones%20e%20importaciones%20pesqueras%20-%20Informes%20Anuales/000017_2022/230609_Exportaciones%20Pesqueras%20-%20Comportamientos%20de%20los%20principales%20mercados%202022%20\(1\).pdf](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos//000000_Informes/800000_Exportaciones%20e%20importaciones%20pesqueras%20-%20Informes%20Anuales/000017_2022/230609_Exportaciones%20Pesqueras%20-%20Comportamientos%20de%20los%20principales%20mercados%202022%20(1).pdf). Acesso em 10 de maio.

a um bilhão de dólares por ano, o equivalente entre 30% e 50% do que o país exporta para o mundo.

Assim, podemos concluir que, dada a importância estratégica da atividade pesqueira para o desenvolvimento econômico e bem-estar social das populações costeiras na Argentina, a exploração sustentável dos estoques de pescado e o combate à pesca IUU praticada por embarcações estrangeiras em suas águas jurisdicionais, são, portanto, enormes desafios à economia, ao meio ambiente e à soberania, enfrentados pelo governo daquele país.

2.2. FROTAS ESTRANGEIRAS NA ARGENTINA, PELO *GLOBAL FISHING WATCH*

Atualmente, as tecnologias de monitoramento satelital já permitem grandes avanços aos países costeiros, no que diz respeito à Consciência Situacional em seus espaços marítimos e ao acompanhamento das frotas de pesca estrangeiras; nesse contexto, a plataforma *Global Fishing Watch*¹⁰ é uma iniciativa que vem mudando a maneira com que o mundo monitora a pesca IUU, e assim contribuindo para o aprimoramento da governança oceânica global. Ela foi criada pela fundação OCEANA¹¹, em parceria com o *Google* e a *Skytruth*¹², e utiliza dados de sistemas AIS coletados tanto via satélite quanto por receptores terrestres; esses dados são combinados com outras fontes de rastreamento de embarcações, como luzes de navegação detectadas por sensores satelitais e imagens SAR (sigla em inglês de Radar de Abertura Sintética)¹³, e, a partir desse cruzamento de dados, os algoritmos de detecção criam o “esforço aparente de pesca”, baseado em mudanças na velocidade e direção das embarcações. A apresentação ao usuário é feita por meio de “mapas de calor”, com “*pixels*” coloridos que indicam a “densidade” com que a atividade pesqueira ocorreu em determinada área, permitindo análises precisas acerca da ocorrência de pesca IUU nos espaços marítimos investigados. E, no

¹⁰. Disponível em: <https://globalfishingwatch.org/>.

¹¹. Fundação estadunidense dedicada exclusivamente à conservação dos oceanos. Mais informações disponíveis em: <https://usa.oceana.org/>.

¹². ONG estadunidense especializada em processamento de imagens satelitais e Inteligência Artificial com aplicação em crises ambientais. Mais informação disponível em: <https://skytruth.org/>.

¹³. Radar de Abertura Sintética é um sistema que produz imagens da superfície da Terra para sensoriamento remoto, a partir de ondas de rádio emitidas por aeronaves ou satélites. As imagens geradas possuem alta resolução e precisão, mesmo em condições climáticas adversas ou durante a noite. A Tecnologia SAR é utilizada em uma ampla gama de aplicações, como cartografia, monitoramento ambiental, agricultura e vigilância.

processo de depuração de dados do sistema, a plataforma fornece filtros relevantes para a extração de informações úteis dos mapas de calor, como a nacionalidade das embarcações e o período de permanência das mesmas em atividade de pesca. Em termos práticos, é possível determinar, por meio desses filtros, em quais épocas e espaços marítimos as frotas de pesca de determinadas nações são encontradas em atividade.

A partir daí, empregamos a plataforma em uma pesquisa focada no mar argentino, no período compreendido entre janeiro de 2023 e julho de 2025 e usando o filtro de nacionalidade para ocultar todas as embarcações de pesca nacionais, assim permitindo que somente as estrangeiras apareçam na composição dos mapas de calor gerados pela plataforma; as imagens resultantes encontram-se no Apêndice D, e as conclusões a partir da análise dos mapas estão apresentadas a seguir:

- As pesquisas contemplaram todo o espaço marítimo argentino compreendido entre as latitudes 36°S e 55°S, onde foram encontradas diferentes concentrações de barcos de pesca, em regiões e períodos específicos, assim divididos: dezembro de 2023 a julho de 2024, abril a julho de 2025 e fevereiro a junho de 2025, conforme detalhado abaixo.

- No período que vai de dezembro de 2023 a julho de 2024, entre as latitudes 49°S e 43°S (região central da costa argentina), foi encontrada uma enorme concentração de barcos de pesca chineses (figura 2 do Apêndice D); não é possível contabilizar o total com precisão, mas estimamos em torno de uma centena de embarcações em atividade de pesca no interior da ZEE, a distâncias que variavam entre 40 e 190 MN da costa. Esse cenário específico ilustra bem o tamanho do problema enfrentado pela Armada argentina com a pesca IUU, e explica o esforço do governo em adquirir novos meios navais e aeronavais para se contrapor ao ilícito, como veremos mais adiante. Contudo (e surpreendentemente), ao fazermos uma nova pesquisa na mesma região (figura 3 do Apêndice D), defasada em exatamente um ano após o período da análise anterior – agora dezembro de 2024 a julho de 2025 –, observamos que a concentração anteriormente encontrada fora reduzida a apenas cinco barcos, todos chineses.

- No período de abril a julho de 2025, entre as latitudes 43°S e 36°S (espaço marítimo que faz fronteira com as águas jurisdicionais uruguaias, conforme figura 4 do Apêndice D), foram encontrados pelo menos doze barcos de pesca estrangeiros no interior da ZEE argentina, sendo dez uruguaios e dois coreanos. Aqui observamos um fenômeno também encontrado no lado uruaio da fronteira, que é a presença de “vizinhos”

disputando os cardumes nacionais, fenômeno que atribuímos às semelhanças na construção naval e aos aspectos étnicos comuns entre as populações dos dois países.

– No período de fevereiro a junho de 2025, entre as latitudes 55°S e 49°S (extremo sul da Argentina, figura 1 do Apêndice D), foram encontradas pelo menos treze embarcações, das seguintes nacionalidades: China (a maioria), Noruega, Namíbia, Chile e Holanda. Chama atenção a presença de barcos da Noruega e da Holanda, até então nunca antes encontrados em atividade de pesca IUU. Esse fato que pode estar associado à proximidade com o Oceano Antártico, espaço marítimo sem soberania legalmente reconhecida, e por isso, salvo melhor juízo, menos vigiado.

– Como conclusão da referida análise, ao compararmos o primeiro cenário encontrado no período 2023-2024 com os outros três em 2025, percebemos que a redução brutal da quantidade de barcos estrangeiros dentro da ZEE argentina pode estar relacionada aos esforços do governo argentino em defender sua soberania no mar, a partir das ações implementadas pela sua Armada, como veremos a seguir.

2.3. AÇÕES DA ARMADA ARGENTINA NO COMBATE À PESCA IUU

O combate à pesca IUU na Argentina vem se intensificando nos últimos anos, em que pese a dificuldade em obtermos, por meio da internet, dados estatísticos recentes acerca de ações navais da Armada Argentina e da Prefeitura Naval Argentina (PNA) que comprovem tal afirmação. Entre os anos de 2010 e 2019, a PNA efetuou 13 apresamentos esporádicos de embarcações de pesca estrangeiras¹⁴ dentro da ZEE argentina (uma média abaixo de dois eventos por ano). Porém, de acordo com dados fornecidos durante entrevista ao Adido Naval brasileiro naquele país, o Capitão de Mar e Guerra Carlos Eduardo Felipe de Freitas Silva¹⁵, somente em 2020, foram registrados outros 12 apresamentos de barcos de pesca nacionais e estrangeiros, tanto pela PNA quanto pela Armada Argentina, sendo o do navio de pesca chinês “HONG PU 16”¹⁶ o incidente de maior visibilidade na mídia. Naquela ocasião (dia 05 de maio de 2020), o navio-patrolha oceânico (OPV) “ARA Bouchard”, da Armada

¹⁴. ARGENTINA. **Buques capturados**. *Prefectura Naval Argentina*. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/resumen-operativo/buques-capturados>. Acesso em 10 de maio.

¹⁵. Entrevista concedida em 23 de maio, por texto e voz. Uma cópia integral encontra-se no Apêndice A.

¹⁶. SZKLARZ, Eduardo. **Marinha Argentina captura um navio chinês que pescava ilegalmente**. *Diálogo Américas*, em 19 de maio de 2020. Acesso em 10 de maio. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/marinha-argentina-captura-um-navio-chines-que-pescava-ilegalmente/>.

Argentina, detectou o pesqueiro chinês operando ilegalmente no interior da ZEE, com aparelho AIS desligado e as redes de pesca estendidas. Após sucessivas tentativas de chamadas via rádio, o pesqueiro mudou seu rumo em direção às águas internacionais, aumentando sua velocidade e buscando se misturar entre outras embarcações de pesca; foi iniciada uma perseguição que durou cerca de três horas, até a parada do pesqueiro e embarque da Grupo de Vistoria e Inspeção do OPV, tendo sido encontradas em torno de 300 toneladas de pescado irregular congelado. O apresamento aconteceu durante uma operação de patrulha conjunta com o OPV “Prefecto Fique”, da PNA, que também resultou em um segundo apresamento posterior, dessa vez do pesqueiro português “CALVÃO”. Além disso, ainda houve uma intensa perseguição a outro pesqueiro chinês de nome “LU RONG YUAN YU 668”, que conseguiu escapar para o mar aberto, após várias horas enfrentando um temporal com fortes ventos e ondas violentas.

Durante o mesmo episódio, a Armada Argentina ainda recebeu uma denúncia enviada pela Associação Intercâmaras da Indústria Pesqueira Argentina, que reúne entidades do setor, sobre a grave situação envolvendo a pesca predatória e a presença de embarcações asiáticas na ZEE argentina, assim como um arquivo de vídeo feito pelo comandante do pesqueiro argentino “Don Pedro”, por meio do qual relatava que havia detectado em seu radar a presença de quase cem barcos de pesca estrangeiros atuando simultaneamente na pesca da lula e dentro de suas águas jurisdicionais, em uma faixa marítima com extensão de 24 MN por seis de largura. Em resumo, ficou evidente que, em 2020, a situação da pesca IUU na Argentina estava fora de controle.

O OPV “ARA Bouchard” é um navio-patrulha oceânico com 1.650 TON de deslocamento¹⁷, e pertence a uma classe de quatro navios denominada “GOWIND”, construídos para a Marinha Francesa no final da década de 1970, e, entre 2019 e 2022, eles foram revitalizados e vendidos à Armada Argentina. Essas unidades são essenciais para a vigilância marítima, repressão à pesca ilegal, operações de busca e salvamento (SAR) e proteção das fronteiras marítimas. Contudo, tais tarefas atreladas à Segurança Marítima são atribuições da PNA¹⁸, que é uma força de segurança

¹⁷. ARGENTINA. *Patrullero Oceánico ARA "Bouchard" (P-51)*. Ministerio de Defensa. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/armada-argentina/superficie/unidades/patrullero-oceanico-ara-bouchard-p-51>. Acesso em 10 de maio.

¹⁸. ARGENTINA. *Prefectura Naval Argentina*. Ministerio de Seguridad Nacional. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval>. Acesso em 10 de maio.

subordinada ao *Ministerio de Seguridad de la Nación* e com poder jurídico para atuar como Autoridade Marítima Argentina, sendo também responsável pela fiscalização alfandegária, imigratória e sanitária e pelos serviços de polícia marítima e ambiental, além de cumprir as funções de uma Guarda Costeira clássica.

No cumprimento das referidas atribuições, a PNA conta com uma extensa estrutura organizacional composta por diversos órgãos de direção; dentre esses, a *Dirección de Trafico Marítimo, Fluvial y Lacustre* (DETRA) é a responsável pelo monitoramento dos espaços marítimos argentinos. Para tal finalidade, a PNA desenvolveu uma plataforma de acompanhamento digital própria, denominada GUARDACOSTAS¹⁹, que agrega dados de diversas fontes, como o AIS, o sistema LRIT (sigla em inglês de Sistema de Movimento de Identificação e Rastreamento de Longo Alcance) e dados oriundos dos sensores de estações costeiras, como o Vessel Traffic System (VTS), entre outros, além de processar imagens satelitais SAR georreferenciadas, fornecidas pela *Comisión Nacional de Actividades Espaciales* (CONAE), por meio quais é possível detectar a presença de embarcações ditas “não-colaborativas” (que trafegam com o aparelho AIS desligado, também conhecidas como “*dark ships*”). O cruzamento de dados obtidos por imagens satelitais SAR com os dados de geolocalização fornecidos pelo GUARDACOSTAS contribui enormemente para a detecção e o acompanhamento de tais embarcações.

Na época do incidente com o “HONG PU 16”, a PNA contava com cinco OPV da classe “MANTILLA”, de 980 TON, para fiscalizar as águas jurisdicionais argentinas; tais navios foram adquiridos na Espanha e incorporados entre 1982 e 1983, e, em 2020, já se encontravam com idade avançada, levando o governo argentino a criar, em 2024, um programa de aquisição de mais três novos OPV da classe “GOWIND”, a serem fabricados pela *Naval Group* francesa, por meio de um processo licitatório de 325 milhões de dólares²⁰. Dessa forma, concluímos que o referido episódio evidenciou

¹⁹. ARGENTINA. ***Prefectura desarrolló su Sistema Guardacostas para lograr mayor eficiencia en la seguridad de los argentinos***. *Ministerio de Seguridad Nacional*, em abril de 2023. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/prefectura-desarrollo-su-sistema-guardacostas-para-lograr-mayor-eficiencia-en-la-seguridad#:~:text=La%20Prefectura%20Naval%20Argentina%2C%20Autoridad%20Marítima%20nacional%2C%20continúa,para%20contribuir%20a%20la%20seguridad%20de%20los%20argentinos>. Acesso em 10 de maio.

²⁰. REDAÇÃO. ***Argentina comprará tres patrulleros oceánicos para la Prefectura Naval con financiación francesa***. WEBINFOMIL, dezembro de 2024. Disponível em: <https://www.webinfomil.com/2024/12/argentina-comprara-tres-patrulleros.html>. Acesso em 10 de maio.

que as condições vigentes e estratégias empregadas pela PNA para o enfrentamento à pesca IUU no limite da ZEE não estavam à altura da dimensão do problema.

Assim, o governo argentino passou a formular uma nova concepção de emprego do seu poder naval, voltada ao aumento da interação entre a Armada Argentina e a PNA no combate à pesca IUU, tendo como objetivos: otimizar o emprego de meios, recursos humanos e materiais, melhorar a coordenação entre os dois órgãos no planejamento das patrulhas navais e aumentar a troca de informações entre seus Centros de Segurança Marítima. O desdobramento dessa iniciativa foi o anúncio, em fevereiro de 2021, da criação do *Comando Conjunto Marítimo (COCM)*²¹, subordinado ao Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, e que teve como missão estabelecida a realização de operações de vigilância e controle dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, a fim de salvaguardar os interesses vitais da Argentina no mar.

O COCM começou a operar em janeiro de 2022, sediado no prédio do Estado-Maior da Armada e tendo sido guarnecido por militares da Armada, do Exército e da Força Aérea Argentina. De acordo com informações divulgadas em seu *site*, o novo órgão possui as seguintes atribuições, dentre outras²²: coordenar e centralizar as operações de patrulha dos espaços marítimos; contribuir para o exercício dos direitos soberanos; fornecer alerta estratégico nacional; garantir a proteção dos recursos naturais no mar; monitorar Áreas de Proteção Marinhas; monitorizar as atividades dos navios não autorizados na ZEE argentina; e supervisionar o trânsito marítimo entre as Ilhas Malvinas, Geórgia do Sul e Ilhas Sandwich do Sul. Para tal, o COCM pode receber, quando necessário, a adjudicação e o controle operacional temporário de meios da Armada Argentina²³, dentre eles os quatro OPV classe “GOWIND”, além das seis corvetas da classe “ESPORA” e aeronaves de Patrulha Marítima, dentre elas as do modelo P3-C “ORION” de fabricação estadunidense, adquiridas em 2024 junto ao governo Norueguês e subordinadas ao *Comando de la Aviación Naval*²⁴, organização

²¹. ARGENTINA. *Estructura del Comando Conjunto Marítimo – Reseña Historica*. Ministerio de Defensa. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/estructura-del-comando-conjunto-maritimo/resena-historica>. Acesso em 10 de maio.

²². ARGENTINA. *Estructura del Comando Conjunto Marítimo – Actividad*. Ministerio de Defensa. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/estructura-del-comando-conjunto-maritimo/actividad>. Acesso em 10 de maio.

²³. REDAÇÃO. *El Comando Conjunto Marítimo intensifica el control del Mar Argentino*. ARGENPORTS, em 24 de dezembro de 2024. Disponível em: <https://argenports.com/nota/el-comando-conjunto-maritimo-intensifica-el-control-del-mar-argentino/>. Acesso em 10 de maio.

²⁴. DELGADO, Juan. *Argentina aumenta seu poder aéreo*. Diálogo Américas, em 11 dezembro de 2024. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/argentina-aumenta-seu-poder->

subordinada à Armada Argentina. Assim, concluímos que o COCM foi criado para contribuir com os esforços da PNA relacionados à vigilância da ZEE argentina, e, de forma mais contundente, ao combate à pesca IUU por embarcações estrangeiras, combinando operações de Patrulha Naval e Marítima, a fim de se elevar a presença do Estado naquela vasta região e obter resultados superiores aos registrados até então.

Além disso, como forma de manter sua Consciência Situacional Marítima, a Armada Argentina também monitora continuamente a atividade pesqueira em suas águas jurisdicionais, por meio do serviço de acompanhamento do tráfego marítimo executado pelo *Comando Naval de Tránsito Marítimo* (COTM), que utiliza um sistema de monitoramento de embarcações próprio, denominado “POLLUX”²⁵. Essa plataforma, da mesma forma que o GUARDACOSTAS da PNA, compila dados de localização de embarcações oriundos de diversos sistemas, além de processar imagens satelitais SAR fornecidas pelo CONAE. Dessa forma, podemos concluir que a Armada Argentina se encontra em estágio avançado no emprego de tecnologias voltadas à manutenção da sua Consciência Situacional Marítima.

O esforço do COCM para combater a pesca IUU por barcos estrangeiros na ZEE argentina também passa pela estratégia do emprego combinado dos vetores naval e aéreo, atuando simultaneamente na vigilância do espaço marítimo, por meio da detecção aérea antecipada dos “*dark ships*” e a coordenação das ações em tempo real entre a aeronave e o navio-patrulha, visando seu redirecionamento para interceptação do alvo. Como resultado, os dados estatísticos envolvendo embarcações estrangeiras abordadas e apresadas entre 2020 e 2024, apresentados no final do presente capítulo, evidenciam a efetividade desse esforço combinado.

Ainda nesse contexto e seguindo uma tendência mundial no setor militar, o Ministro da Defesa argentino apresentou, em 2024, durante uma viagem a Israel, o interesse na aquisição de veículos aéreos não tripulados (VANT) de alto desempenho²⁶, nos modelos “**Heron Mk II**”, da empresa IAI, e “**Hermes 900**” da ELBIT, esse último já empregado em forças armadas de outros países sul-americanos,

aereo/. Acesso em 10 de maio.

²⁵. REDAÇÃO. *El Estado Mayor Conjunto trabaja en la creación de un Comando Conjunto Marítimo, para la vigilancia de los espacios marítimos*. Fundación NUESTROMAR, em dezembro de 2020. Disponível em: <https://www.nuestromar.org/pesca-y-acuicultura/el-estado-mayor-conjunto-trabaja-en-la-creacion-de-un-comando-conjunto-maritimo-para-la-vigilancia-de-los-espacios-maritimos/>. Acesso em 10 de maio.

²⁶. REDAÇÃO. *Argentina: misión en Israel muestra interés por drones, blindados y misiles*. *Aviaciononline*, em dezembro de 2024. Disponível em: <https://www.aviaciononline.com/argentina-israel-drones>. Acesso em 10 de maio.

como Brasil e Chile. O propósito de tal aquisição seria melhorar a capacidade de Patrulha Marítima em extensas áreas por meio dos referidos aparelhos, equipados com sensores, sistemas de comunicações de última geração e com autonomia de voo de superior a 24 horas. Embora, até o momento, não haja mais informações sobre a aquisição efetiva desses aparelhos, podemos concluir que tal intenção reflete a importância atribuída pelo governo argentino à manutenção do esforço de vigilância em seus espaços marítimos e mais especificamente à repressão de delitos transfronteiriços e violações à soberania argentina no mar.

No campo diplomático, desde 2023, o governo argentino vem intensificando parcerias com o governo dos Estados Unidos da América (EUA), visando à cooperação entre as suas Forças Navais na área de Segurança Marítima²⁷, por meio de troca de expertises, intercâmbios, treinamentos conjuntos para técnicas de abordagem a navios e fornecimento de dados satelitais de inteligência, provenientes de múltiplas fontes, como a plataforma *Global Fishing Watch* e, o mais relevante, o acesso à base de dados do *SeaVision*²⁸, poderoso sistema de acompanhamento satelital estadunidense empregado no monitoramento do tráfego marítimo global.

Ainda a respeito da cooperação com os EUA, destaca-se a realização, em 2024, da operação “**Southern Seas**”²⁹, que contou com a participação de navio da Guarda Costeira estadunidense e meios navais das Marinhas do Brasil, Argentina e Uruguai, que teve como meta aperfeiçoar o esclarecimento de área marítima e o monitoramento da atividade de pesca ilegal no Atlântico Sul, a fim de promover a governança marítima na região. Durante a operação, o USCG “JAMES” realizou uma abordagem simulada ao OPV “MANTILLA”, da PNA, demonstrando os procedimentos de aproximação, embarque e inspeção em alto-mar em um navio de pesca estrangeiro, e assim aumentando a interoperabilidade entre as Marinhas amigas.

Encerrando o presente item, citaremos a operação mais recente da Armada Argentina em prol da vigilância dos seus espaços marítimos e do combate à pesca

²⁷. ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. **United States and Argentina strengthen security cooperation.** *U.S. Embassy in Argentina*, em setembro de 2024. <https://ar.usembassy.gov/united-states-and-argentina-strengthen-security-cooperation/>. Acesso em 10 de maio.

²⁸. Mais informações disponíveis em: <https://info.seavision.volpe.dot.gov/>.

²⁹. ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. **Coast Guard Cutter James returns home following South Atlantic Ocean deployment to counter illegal, unreported and unregulated fishing.** *U.S. Southern Command*, em 24 de julho de 2024. Disponível em: <https://www.southcom.mil/News/PressReleases/Article/3849655/coast-guard-cutter-james-returns-home-following-south-atlantic-ocean-deployment/>. Acesso em 10 de maio.

IUU: em fevereiro de 2025, foi realizada a Operação *Mare Nostrum*³⁰, planejada pelo COCM e que contou com a participação de duas corvetas da classe "ESPORA" e duas aeronaves da Armada Argentina. O objetivo da operação foi cobrir uma área de patrulha com aproximadamente 220 mil MN², nas proximidades da "milha 200"³¹, de modo a exercitar o alerta antecipado contra atividades ilegais no mar e o comando e controle entre navios e aeronaves. Como resultado dessa única operação, foram detectadas cerca de 380 embarcações de pesca estrangeiras operando nas proximidades da "milha 200", todas fora da ZEE argentina, confirmando assim que os esforços do governo argentino para combater a pesca IUU têm surtido efeito, conforme previram as análises apresentadas por meio do *Global Fishing Watch*.

2.4. RESULTADOS OBTIDOS

A seguir, apresentaremos na tabela 1 algumas estatísticas sobre registros de apresamentos de barcos de pesca, durante pesca IUU e nas águas jurisdicionais argentinas, executados tanto pela Armada Argentina quanto pela PNA entre os anos de 2020 e 2024, e demais dados correlatos; tais números foram obtidos durante a entrevista ao Adido Naval brasileiro na Argentina (2025, *op. cit.*):

Tabela 1 - Ações navais da Armada Argentina contra a pesca IUU (2020 e 2024).

Ano	Abordagens	Total de Apresamentos	BP Estrangeiros Apresados	Multas (US\$)	Carga apreendida (TON)
2020	50	12	6	3.500.000	180
2021	60	15	5	4.000.000	220
2022	57	16	7	4.200.000	235
2023	55	18	8	4.500.000	250
2024	70	19	7	5.000.000	270

³⁰. ARGENTINA. *La Armada Argentina participó de una operación de vigilancia y control de los espacios marítimos*. Ministerio de Defensa, em 22 de fevereiro de 2025. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-armada-argentina-participo-de-una-operacion-de-vigilancia-y-control-de-los-espacios>. Acesso em 05 de agosto.

³¹. Designação da linha imaginária que estabelece o limite da ZEE, localizada a 200MN da costa.

Contudo, as abordagens mostradas na tabela 1 não distinguem barcos de pesca estrangeiros dos nacionais; portanto, como na presente pesquisa consideramos somente incidentes com barcos estrangeiros, adotaremos a seguinte proporção para estimarmos o número de abordagens a barcos estrangeiros: dividiremos o somatório de apresamentos a embarcações estrangeiras (33) pelo somatório do total de apresamentos (80), e dessa forma, chegamos a uma média de 41% de embarcações estrangeiras apresadas anualmente, em relação ao total. A mesma proporção será utilizada para estimarmos a quantidade específica de embarcações estrangeiras abordadas, por ocasião das comparações envolvendo dados estatísticos sobre ações navais dos três países, na repressão à pesca IUU.

Esses resultados representam, em linhas gerais, uma alta de 408% em relação à média de apresamentos efetuados pela PNA, no período de 2010 a 2019. Dessa forma, podemos concluir que a estratégia argentina de patrulha integrada (navios + aeronaves + inteligência) tem gerado resultados positivos nos últimos cinco anos, apesar dos desafios operacionais impostos pela vastidão da ZEE argentina e da capacidade das frotas pesqueiras estrangeiras em se manterem na atividade por meses a fio. Segundo o *site* *Scenario Mundial*³², esses barcos recebem apoio de navios-mãe com enormes câmaras frigoríficas, permitindo o reabastecimento contínuo e o transbordo do pescado. Ainda segundo o referido *site*, na temporada 2024-2025, a Prefeitura Naval detectou a presença de, pelo menos, treze barcos de pesca usando “bandeiras de conveniência” de outros países, como Vanuatu e Camarões, mas pertencentes a empresas chinesas e com comandantes chineses. Tal procedimento serve para encobrir a pesca ilegal e, assim, evitar que sanções e “má publicidade” caiam sobre a China.

³². Redação. **¿Cuáles son las estrategias que realiza la flota pesquera de China para pescar ilegalmente en la ZEE de Argentina?**. *Revista Scenario Mundial*, março de 2025. Disponível em: <https://www.escenariomundial.com/2025/03/10/cuales-son-las-estrategias-que-realiza-la-flota-pesquera-de-china-para-pescar-ilegalmente-en-la-zee-de-argentina/>. Acesso em 10 de maio de 2025.

3. O COMBATE À PESCA IUU NO MAR URUGUAIO

O terceiro capítulo versará sobre a Armada Nacional do Uruguai e as ações de enfrentamento à pesca IUU naquele país. O roteiro a ser seguido será o mesmo do capítulo anterior, de modo a permitir uma base de comparação entre os cenários e as políticas adotadas pelas três nações. Para tal, apresentaremos a seguir alguns aspectos geográficos e econômicos que envolvem a atividade pesqueira do país, assim como o dilema institucional envolvendo a participação do porto de Montevideu no apoio logístico prestado às frotas de pesca asiáticas. Em seguida, empregaremos novamente a plataforma *Global Fishing Watch* para observarmos a ocorrência de pesca IUU nas águas jurisdicionais uruguaias, a fim de tentarmos responder as seguintes questões: quais são os países de origem das frotas estrangeiras, as épocas do ano em que ocorrem as maiores concentrações e quais são as áreas de pesca mais procuradas. Na sequência, estudaremos as ações adotadas pela Armada Nacional uruguia voltadas ao enfrentamento à pesca IUU e aspectos relacionados à Consciência Situacional Marítima no âmbito daquela Força Naval. Por fim, apresentaremos alguns dados estatísticos relacionados a apresamentos de barcos de pesca estrangeiros em águas uruguaias, visando permitir comparações futuras entre os resultados das ações navais efetuadas pelas três Forças Navais estudadas na presente tese.

A escolha pelo Uruguai como objeto de estudo foi motivada pelas fronteiras marítimas compartilhadas com o Brasil e com a Argentina, além da excelente piscosidade das águas jurisdicionais uruguaias, beneficiado pelas mesmas características físicas encontradas nas águas argentinas, e que, por esse motivo, também atrai a cobiça das frotas de barcos estrangeiros, incluindo brasileiros e argentinos.

3.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

O Uruguai é o segundo menor país da América do Sul, com uma área terrestre de aproximadamente 177 mil km², menor que a do Estado do Paraná. As águas jurisdicionais uruguaias possuem cerca de 250 mil km², e a sua costa, com apenas 660

km, é relativamente modesta quando comparada aos dos seus vizinhos costeiros no Atlântico Sul. Assim, proporcionalmente, a atividade pesqueira no Uruguai é também menor que na Argentina. Segundo dados do Ministério da Pecuária, Agricultura e Pesca uruguaio (2024)³³, a média anual de capturas, tanto na pesca artesanal quanto por embarcações de alto-mar, gira em torno de 75.000 toneladas, sendo a corvina, a merluza e a pescada as espécies mais relevantes da atividade, em termos de volume total. As exportações pesqueiras anuais rendem cerca de 120 milhões de dólares à economia do país; a China, o Brasil e alguns países africanos são os principais destinos do pescado uruguaio. Além disso, segundo a mesma fonte, entre 2018 e 2023, a China aumentou sua participação como principal destino das exportações uruguaias de pescado em cerca 40%, e o volume de lula enviado àquele país passou de 2% para 71% do total exportado, no mesmo período.

De acordo com o relatório da organização *Insight Crime* (2022, *op. cit.*), o Uruguai encontra-se entre os 25 países com as melhores iniciativas no combate à pesca IUU em suas águas, de acordo com um parâmetro chamado “Índice de Pesca IUU da Iniciativa Global contra o Crime Organizado Transnacional”, cujo objetivo é orientar governos sobre quais intervenções são mais necessárias, a partir da avaliação da vulnerabilidade de cada país, do grau de exposição ao risco e das respostas adotadas para se contrapor à atividade de pesca IUU. No entanto, o referido relatório não especifica quais são as ações de fiscalização ou procedimentos executados pela Armada Nacional uruguaia, tampouco apresenta dados estatísticos oficiais sobre os resultados anuais de operações de Patrulha Naval na repressão a tais ilícitos, apenas limita-se a citar leis e regulamentos uruguaios voltados à atividade de pesca e à preservação de espaços marinhos, ou ainda, a participação em acordos multilaterais e assinaturas de memorandos de entendimento com outras nações do entorno regional.

Contraditoriamente, ainda segundo o relatório da *Insight Crime* (2022, *op. cit.*), o porto de Montevideu desempenha um papel significativo na facilitação da pesca IUU por frotas estrangeiras no Atlântico Sul, que são atraídas devido à sua proximidade com boas áreas de pesca e à baixa fiscalização dos órgãos federais, considerada

³³. URUGUAI. **Cadena pesquera: evolución reciente y perspectivas**. Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, em 2024. Disponível em: <https://descargas.mgap.gub.uy/OPYPA/Anuarios/Anuarioopypa2024/CP/16/CP16web/CP16-Cadenapesquera.pdf>. Acesso em 28 de maio.

relativamente fraca quando comparada com a dos países vizinhos. Dessa forma, podemos concluir, ainda que preliminarmente, que as políticas uruguaias de enfrentamento à pesca IUU priorizam uma abordagem mais política e diplomática, em detrimento ao uso da força naval na fiscalização do seu mar.

Ainda sobre esse tema, o *site Dialogue Earth* (2023)³⁴ relata que o porto de Montevideu é um dos mais procurados do mundo por navios “reefers” asiáticos (“navios-mãe” com grande capacidade de armazenamento frigorificado), para transbordo (transferência da carga de pescado para outros navios ou frigoríficos em terra), prática que permite maior permanência da frota pesqueira na atividade de pesca, além de dificultar a fiscalização pelos órgãos responsáveis, uma vez que as cargas de vários navios acabam se misturando; tal procedimento é preocupantemente danoso para a biodiversidade marinha, pois fomenta a sobrepesca e aumenta o risco de extinção das espécies da região. Outrossim, as frotas estrangeiras (na maioria chinesas) encontraram no porto de Montevideu um lugar seguro para reabastecimento, reparos e demais apoios logísticos, o que acabou acarretando o aquecimento econômico da atividade de apoio portuário e, conseqüentemente, propiciou a prática de *lobby* pelas agências marítimas que representam tais frotas junto aos níveis políticos, no intuito de reduzir custos e flexibilizar as normas de fiscalização. Essa atuação acaba gerando um dilema no próprio governo, que fica dividido entre a entrada de recurso estrangeiro e a pressão oriunda de associações de pesca e ONG ambientais que lutam contra a pesca IUU.

Nesse contexto, alguns artigos publicados em *sites* especializados apresentam dados estatísticos relevantes acerca da presença de frotas estrangeiras no porto de Montevideu, que podem ser entendidos como indicadores da convivência do Estado uruaio com a pesca IUU. O INFOBAE (2022)³⁵ relata que, em 2019, cerca de 320 embarcações de pesca atracaram no porto, sendo 284 estrangeiras, entre as quais 21 “reefers”. Das 320, a maioria de origem chinesa, apenas 33 foram inspecionadas, e apenas uma dessas era chinesa. Nenhuma das 33 sofreu qualquer tipo de sanção. Já o *site Dialogue Earth* (2023, *op. cit.*), relata que o porto multou, entre 2011 e 2022, 46

³⁴. KOOP, Fermin. **Pesca ilegal burla fiscalização de principal porto do Uruguai**. *Dialogue Earth*, em 31 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://dialogue.earth/pt-br/oceanos/362678-navios-pesca-ilegal-uruguai-montevideu/>. Acesso em 10 de junho.

³⁵. LOAIZA, Yalilé. **Cómo afecta la pesca ilegal china en Uruguay: depredación del mar y ausencia de controles**. INFOBAE, em outubro de 2022. Disponível em: <https://www.infobae.com/america/medio-ambiente/2022/10/04/como-afecta-la-pesca-ilegal-china-en-uruguay-depredacion-del-mar-y-ausencia-de-controles/>. Acesso em 28 de maio.

barcos de pesca; apenas dois eram chineses. E, apesar de esses artigos se referirem a dados e eventos ocorridos há, pelo menos, três anos, não há indícios de que a fiscalização de barcos estrangeiros no porto de Montevideu tenha mudado, desde então.

Uma segunda justificativa para a inércia governamental no combate à pesca IUU é apresentada pelo *Dialogue Earth* (2024)³⁶, durante uma entrevista com o Capitão de Corveta Hugo de Barros, da Armada Nacional, que afirmou:

"[...] A pesca IUU não é considerada um crime pelo Código Penal uruguaio, mas sim uma infração administrativa, o que limita as ações da Força Naval, já que uma embarcação flagrada pescando ilegalmente pode ser apresada, multada e ter sua carga confiscada, mas ninguém pode ser preso ou processado" (tradução nossa).

No mesmo artigo, o presidente da *Camara de Industrias Pesqueras* do Uruguai, Sr. Juan Riva-Zucchelli, afirmou ainda que, esporadicamente, as embarcações encontradas em situação de pesca IUU até chegam a ser apresadas, mas logo voltam à atividade, e essa postura leniente reflete a precariedade da repressão a tal ilícito, pelos órgãos estatais.

Dessa forma, podemos concluir que, devido a aspectos políticos, legislativos e econômicos, o Uruguai é tanto um facilitador quanto vítima da atividade, com impactos negativos de ordem ambiental e social para o próprio país. Um exemplo desses impactos é a situação crítica da frota de barcos de pesca industrial do país (*Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca*, 2024, *op. cit.*), que entre 2015 e 2024, sofreu uma redução de 46% no número de embarcações em atividade, estando atualmente limitada a 53 unidades, algumas com idades que chegam a mais de três décadas. A concorrência desleal com as frotas estrangeiras e a consequente queda de rentabilidade das capturas estão entre os principais motivos apontados pelo relatório da *Insight Crime* (2022, *op. cit.*). No que se refere a impactos nos ecossistemas marinhos do país, o relatório cita a captura de espécies protegidas durante períodos de reprodução ou em estágio juvenil, além do uso de apetrechos de pesca proibidos (entre eles, a rede de arrasto de fundo), como alguns exemplos de ações que mais contribuem para a degradação de ecossistemas marinhos uruguaios.

³⁶ CUBEROS, Lucía. *Uruguay's navy looks to shine a light on 'dark fishing'*. *Dialogue Earth*, em 07 de março de 2024. Disponível em: <https://dialogue.earth/en/ocean/uruguays-navy-looks-to-shine-a-light-on-dark-fishing/>. Acesso em 10 de junho.

3.2. FROTAS ESTRANGEIRAS NO URUGUAI, PELO *GLOBAL FISHING WATCH*

No presente item, novamente recorreremos à plataforma *Global Fishing Watch* para pesquisar a incidência de barcos de pesca estrangeiros em águas jurisdicionais uruguaias, usando o filtro de nacionalidade para excluir todas as embarcações locais, de modo a restar apenas barcos estrangeiros compondo o mapa de calor, no período compreendido entre janeiro de 2023 e julho de 2025, conforme apresentado na figura 5 do Apêndice D. Assim, podemos verificar que a maior concentração foi encontrada entre dezembro de 2024 e julho de 2025, quando foram detectadas dezenas de embarcações estrangeiras navegando livremente na ZEE uruguaia, a qualquer distância da costa (inclusive entrando e saindo do Porto de Montevideú), sendo a maioria argentina, e ainda duas norueguesas e seis barcos de pesca chineses apresentando bandeira argentina, todas elas com o nome “HUAFENG”, seguido de um número com três algarismos. A área retangular que atravessa as ZEE argentina e uruguaia é denominada “Zona Comum de Pesca”³⁷, criada a partir de um Tratado assinado em 1973, onde embarcações dos dois países podem pescar livremente. Do cenário acima, podemos constatar várias embarcações argentinas extrapolando a área do referido Tratado, além das embarcações chinesas usando a Argentina como “bandeira de conveniência”, mas possivelmente pertencentes a empresas chinesas, como vimos no capítulo anterior. Essas constatações reforçam a percepção de leniência do governo uruguaio no enfrentamento à pesca IUU, em suas águas jurisdicionais.

3.3. AS ATUAIS CAPACIDADES DA FORÇA NAVAL URUGUAIA

O histórico de matérias disponíveis na internet sobre ações navais da Armada uruguaia e incidentes com barcos de pesca estrangeiros em suas águas jurisdicionais é pequeno, sobretudo quando comparado à quantidade de notícias acerca de incidentes que ocorrem no mar argentino. Ademais, também pudemos observar que há mais artigos envolvendo barcos brasileiros e argentinos em águas uruguaias do

³⁷. CHALULEU, Julio. *Shared Fishery Argentine-Uruguayan Common Fishing Zone*. FAO. Disponível em: <https://www.fao.org/4/Y4652E/y4652e08.htm>. Acesso em 10 de junho.

que propriamente asiáticos ou europeus. Nesse cenário, o episódio que mais chama a atenção é a perseguição e apresamento de um barco de pesca brasileiro por um navio de guerra daquele país, a ex-Fragata “Uruguay” (ROU 01), e esse fato será o ponto de partida para desenvolvermos o item 3.3.

Em 13 de janeiro de 2019, um barco de pesca brasileiro chamado “Tatuíra”.³⁸, inscrito na Capitania do dos Portos do Rio Grande do Sul, foi detectado em águas uruguaias por uma aeronave de Patrulha Marítima, a apenas 130 km da costa, realizando a captura de espécies como a corvina, badejo e atum. Na referida operação, a Fragata “Uruguay” foi acionada, e após ter localizado e se aproximado do pesqueiro, efetuou tiros de advertência para desencorajar qualquer tentativa de fuga. O barco foi então escoltado até o porto de La Paloma e entregue às autoridades da *Dirección Nacional de Recursos Acuáticos* (DINARA), a quem coube dar continuidade aos procedimentos legais do apresamento. Na ocasião, o proprietário da embarcação foi multado em 127 mil reais, a carga foi confiscada e a embarcação ficou detida por 70 dias, tempo necessário ao encerramento do devido processo administrativo.

Naquela época, a Fragata “Uruguay” era o último navio-escolta da Armada Nacional, vindo a ser desincorporada do serviço ativo em 2022³⁹, após 56 anos em atividade. Em seus últimos anos, foi empregada, como no incidente de 2019, em missões de Patrulha Naval, por ser capaz de navegar em águas mais distantes, armada, equipada e com autonomia para tal. De fato, dos anos 1990 até 2022, a Armada Nacional assistiu a desincorporações gradativas em sua frota de navios de grande porte; contudo, nos últimos anos, a Força vem implementando uma mudança de concepção estratégica em seu processo de renovação de meios, deixando para trás o padrão “OTAN”, adotado durante a Guerra Fria e voltado ao confronto entre duas Forças Navais estatais, para assumir um papel mais dedicado ao combate de ilícitos no mar. Como reflexo dessa nova estratégia, em 2022, a Armada Nacional adquiriu três navios-patrolha costeiros da classe “PROTECTOR”⁴⁰, de 27 metros e 140

³⁸. GALANTE, Alexandre. **Fragata do Uruguai abriu fogo contra pesqueiro do Brasil**. Poder Naval, em 15 de janeiro de 2019. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2019/01/15/fragata-do-uruguai-abriu-fogo-contra-navio-pesqueiro-do-brasil/>. Acesso em 28 de maio.

³⁹. PORFILIO, Gabriel. **La Armada de Uruguay desactiva cuatro buques y pierde su capacidad de combate**. *Infodefensa.com*, em 30 de junho de 2022. Disponível em: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3810200/armada-uruguay-desactiva-cuatro-buques-pierde-capacidad-combate>. Acesso em 10 de junho.

⁴⁰. SANCHEZ, Wilder. **The Uruguayan Navy: Preparing for the 21st century**. CIMSEC, em 30 de outubro de 2023. Disponível em: <https://cimsec.org/category/global-analysis/south-america-global->

TON de deslocamento, construídos na década de 90, junto à Guarda Costeira estadunidense, e ainda, em 2024⁴¹, recebeu da Marinha sul-coreana a doação de um quarto navio-patrolha de 33 metros e 170 TON de deslocamento, o ROU “Huracán”, da classe “CHAMSURI”, construído em 1989.

Dessa forma, Corrêa (2022), pesquisadora do Núcleo de Avaliação da Conjuntura do periódico “Boletim Geocorrente”, concluiu, em um artigo publicado na edição nº166⁴², que a “estratégia da Armada do Uruguai para a reestruturação da sua esquadra é delineada pela limitada capacidade de investimentos e pela emergência em patrulhar suas zonas costeiras”. Para tal, tem apostado em programas de parcerias para aquisição de navios-patrolha por meio de compra no exterior ou doação. Por outro lado, os EUA, demonstram “querer aumentar sua influência na América do Sul para contrabalancear o aumento da presença chinesa na região”, como já observado no capítulo anterior.

Estratégia semelhante vem sendo adotada no reaparelhamento da Força Aeronaval da Armada uruguaia; a partir de 2018, a Armada iniciou um processo de aquisições junto a países amigos, por meio de doação ou compra de aeronaves usadas, que podem ser empregadas em missões de busca e salvamento e Patrulha Marítima, a partir de terra. Nesse contexto, cabe o seguinte comentário: em praticamente todos os artigos encontrados na internet sobre ações de Patrulha Naval que culminaram em apresamentos de barcos estrangeiros, é citado o emprego do vetor aéreo de modo precursor e em conjunto com meios navais, uma vez que o litoral é relativamente pequeno para o esforço de uma Patrulha Marítima, a partir de terra. Assim, nesse esforço, a Armada uruguaia conseguiu adquirir, em 2018, três aviões de patrulha costeira do modelo Cessna O-2A *Skymaster*, doados pela Marinha chilena⁴³, e, em 2020, foram comprados três helicópteros Bell usados, sendo dois do modelo

analysis/. Acesso em 10 de junho.

⁴¹. URUGUAI. **Armada Nacional incorporó buque de patrullaje a su flota**. *Presidencia del Uruguay*, em 21 de outubro de 2024. Disponível em: <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/armada-nacional-incorporo-buque-patrullaje-su-flota>. Acesso em 10 de junho.

⁴². CORRÊA, Bruna. **Desafios à reestruturação da Marinha do Uruguai**. Boletim Geocorrente nº 166, julho de 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/boletim-166.pdf>. Acesso em 10 de junho.

⁴³. PORFILIO, Gabriel. **Vuelan rumbo a Uruguay los tres aviones Cessna O-2 para la Armada**. *Infodefensa.com*, em agosto de 2018. Disponível em: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3057899/vuelan-rumbo-uruguay-tres-aviones-cessna-2-armada>. Acesso em 10 de junho.

AB-412CP, oriundos da Guarda Costeira italiana⁴⁴, e uma unidade do modelo OH-58, junto a um proprietário privado do Canadá⁴⁵. Adicionalmente, está em curso, junto ao governo brasileiro, a doação de dois helicópteros de instrução Bell modelo IH-6B, operados desde a década de 1970 pela Marinha do Brasil, num gesto de cooperação diplomática brasileira com o Uruguai⁴⁶.

Por fim, em novembro de 2024, o Ministério da Defesa uruguaio anunciou a compra de dois OPV⁴⁷, a serem construídos pelo estaleiro espanhol Cardama e com entregas previstas a partir de 2026. Os OPV terão 1.700 TON de deslocamento, capacidade de navegar a 35 nós e serão equipados com convão, lanchas de interceptação, canhão de 30mm e metralhadoras .50”, além de farta gama de sensores eletrônicos. Com a incorporação desses novos navios, espera-se que a Armada Nacional recupere, gradualmente, a capacidade de operar seus helicópteros a partir do mar, ampliando significativamente seu alcance e eficácia operacional.

Como conclusão do item 3.3, os parágrafos acima evidenciam que a Armada Nacional Uruguaia está passando por um período de transição estratégica, no qual está deixando de ser uma Força Naval de águas azuis, moldada ao combate naval entre Estados, para se tornar uma força de águas costeiras, baseada em navios-patrolha e voltada às ameaças e tarefas ligadas ao conceito de Segurança Marítima – enfrentamento à pesca IUU e aos delitos transnacionais em suas águas jurisdicionais, com uma frota de menor porte e mais moderna, num cenário regional estável e livre de tensões entre países vizinhos.

⁴⁴. URUGUAI. **Presentación del Helicóptero Agusta Bell – 412HP**. Armada Nacional, em 17 de dezembro de 2020. Disponível em: <https://www.armada.mil.uy/index.php/noticias/454-presentacion-del-helicoptero-agusta-bell-412hp>. Acesso em 10 de junho.

⁴⁵. PORFILIO, Gabriel. **La Aviación Naval de Uruguay recibe un helicóptero Bell OH-58 de segunda mano**. *Infodefensa.com*, 30 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3128571/aviacion-naval-uruguay-recibe-helicoptero-bell-oh-58-segunda-mano>. Acesso em 10 de junho.

⁴⁶. WILTGEN, Guilherme. **Brasil vai doar dois helicópteros Jet Ranger da Marinha ao Uruguai**. Defesa Aérea e Naval, em 13 de maio de 2025. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/aviacao/brasil-vai-doar-dois-helicopteros-jet-ranger-da-marinha-ao-uruguai>. Acesso em 10 de junho.

⁴⁷. BONILLA, Javier. **Uruguay confirma la compra de las dos OPV de la española Cardama armadas con torres Escribano**. *Defensa.com*, em novembro de 2024. Disponível em: <https://www.defensa.com/uruguay/uruguay-confirma-compra-dos-opv-espanola-cardama-armadas-torres>. Acesso em 10 de junho.

3.4. A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA DA ARMADA URUGUAIA

No Uruguai, assim como na Argentina, cabe à sua Prefeitura Nacional Naval:

[...] Manter a ordem pública, exercer o controle da segurança da navegação como Autoridade Policial nas áreas marítima, fluvial e lagar na jurisdição da Marinha, intervir na sinalização de navios e cumprir funções de registro, de forma a contribuir para a missão da Marinha [...]⁴⁸.

Contudo e diferentemente do que é encontrado no país vizinho, a Prefeitura Naval uruguaia é um órgão subordinado diretamente ao Comando-Geral da Armada e não possui navios sob sua subordinação, apenas lanchas lotadas nas prefeituras regionais e subprefeituras, que atuam, salvo melhor juízo, de modo similar às Capitânias e Delegacias dos Portos encontradas na Marinha do Brasil.

Ainda nesse contexto, o monitoramento do tráfego marítimo no Uruguai é realizado pela *Dirección del Tráfico Marítimo* – DIMAR, órgão subordinado à Prefeitura Naval, que para tal, pode acessar o *SeaVision* como fontes de dados; fora isso, não há mais informações sobre as atividades do DIMAR disponíveis abertamente na internet, tampouco os dados estatísticos oficiais acerca do monitoramento de pesqueiros estrangeiros. Contudo, é possível encontrar alguns dados obtidos por meio de ONG ambientais, como o projeto “*Mar Azul Uruguayo*”, uma iniciativa privada voltada à preservação marinha. De acordo com o *Búsqueda* (2025)⁴⁹, um *site de notícias* uruguaio, ao longo de 2023, o projeto utilizou os sistemas de monitoramento estadunidenses *Global Fishing Watch* e *Skylight*⁵⁰ para monitorar a atividade de pesca no entorno da restinga de *Pez Limón*, uma área de proteção ambiental próxima à foz

⁴⁸. URUGUAI. **PRENA – Prefectura Nacional Naval**. Armada Nacional. Disponível em: <https://www.armada.mil.uy/index.php/institucion/organizacion/grandes-mandos/prefectura-nacional-naval>. Acesso em 10 de junho.

⁴⁹. CUBEROS, Lucía. **Proyecto en fase de prueba busca reforzar el control de la pesca ilegal, con apoyo de la Embajada Británica**. *BÚSQUEDA*, em 03 de abril de 2025. Disponível em: <https://www.busqueda.com.uy/informacion/proyecto-fase-prueba-busca-reforzar-el-control-la-pesca-ilegal-apoyo-la-embajada-britanica-n5397639>. Acesso em 10 de junho.

⁵⁰. O *Skylight* é um software global que analisa grandes quantidades de dados quase em tempo real para esclarecer a atividade das embarcações nos oceanos de todo o mundo. Mais informações disponíveis em: https://support.skylight.global/pt_BR/main-menu/what-is-skylight. Acesso em 10 de junho.

do Rio da Prata. Durante o referido ano, foram detectadas pelo menos 46 embarcações pesqueiras navegando clandestinamente na região, sendo que 42 desligaram seus aparelhos AIS ao menos 736 vezes no período de um ano. Também foi possível identificar que 26 embarcações eram argentinas e quatro taiwanesas, responsáveis por 89% das ações “às escuras”. Sobre esses resultados, bastante similares aos encontrados na nossa pesquisa apresentada no item 3.2, chama-nos a atenção a proximidade com a costa em que tais embarcações foram detectadas.

Nesse sentido e ainda de acordo com o *Búsqueda*, o referido projeto promoveu, em 2025, duas iniciativas que visaram ampliar a capacidade da Armada uruguaia no uso de sistemas de monitoramento do tráfego de embarcações em suas águas jurisdicionais. A primeira foi um treinamento voltado ao emprego das plataformas satelitais já citadas para militares da Armada uruguaia e servidores do *Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la Fuerza Aérea*, com foco no enfrentamento à pesca IUU, na proteção de áreas marinhas e na preservação dos recursos marinhos. Além disso, intermediou uma parceria entre os governos uruguaio e britânico para o desenvolvimento de um sistema de monitoramento marítimo próprio, baseado nas fontes de dados disponíveis, mas incluindo imagens aéreas obtidas por drones e algoritmos de inteligência artificial. O sistema, que já se encontra na fase de testes, está sendo desenvolvido pela empresa de tecnologia britânica PYXIS, em conjunto com membros do projeto “*Mar Azul Uruguayo*” e das universidades locais. Diante do exposto, podemos concluir que a Consciência Situacional Marítima da Armada uruguaia se encontra em estágio ainda prematuro, em relação à das outras duas Forças Navais avaliadas na presente tese, por já possuírem sistemas de monitoramento de tráfego próprios em seus centros, pessoal capacitado e tecnologia de ponta para processar imagens SAR.

Um último exemplo que ilustra a dificuldade da Armada uruguaia em se contrapor às embarcações estrangeiras ocorreu em 21 de março de 2025⁵¹, quando 14 embarcações de pesca artesanal argentinas foram flagradas em suposta atividade de pesca em águas uruguaias, a apenas sete milhas náuticas da costa. Na ocasião, uma lancha da Subprefeitura da cidade de Colônia Del Sacramento, que realizava patrulhamento, detectou os barcos; iniciou-se então uma perseguição que durou cerca

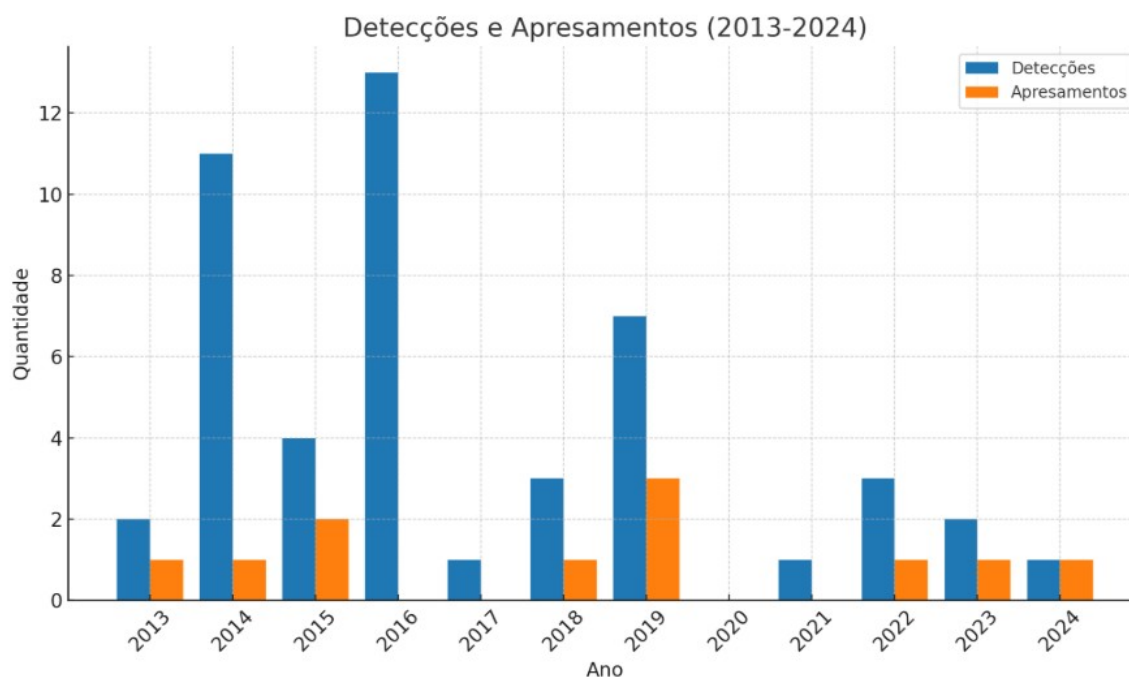
⁵¹. REDAÇÃO. **Subprefectura de Juan Lacaze realizó persecución de película.** *El telegrafo*, em 21 de março de 2025. Disponível em: <https://www.eltelgrafo.com/2025/03/subprefectura-de-juan-lacaze-realizo-persecucion-de-pelicula/>. Acesso em 10 de junho.

de 50 minutos, até as embarcações fugitivas alcançarem a margem argentina do Rio da Prata. Durante a perseguição, os barcos jogaram vários pacotes não identificados na água, que não puderam ser resgatados. Desse episódio, podemos concluir que, muito provavelmente, havia entre os tripulantes dos barcos argentinos a certeza da impunidade, frente ao risco de serem abordados em situação ilegal, possivelmente fomentado pela probabilidade de serem confundidos com pescadores artesanais uruguaios, dadas as similaridades dos barcos e indivíduos dos dois países.

3.5. RESULTADOS OBTIDOS

Por fim, visando permitir comparações futuras entre os resultados obtidos pelas três Forças Navais estudadas na presente tese, a seguir serão apresentados alguns dados estatísticos extraídos de uma planilha intitulada “REGISTRO DE INCIDENTES EN C.A.J. - AÑOS 2013 A 2024”⁵², cuja cópia foi fornecida pelo Capitão de Corveta Nicolás Taramasco, da Armada uruguaia e aluno do C-EMOS/2025. Nela estão lançados todos os registros de incidentes, de diversas naturezas, ocorridos nas águas jurisdicionais uruguaias entre 2013 e 2024, para os quais houve o emprego de meios navais e aeronavais da Armada.

Figura 1 – Gráfico das Ações Navais da Armada uruguaia contra a pesca IUU (2013 a 2024).



⁵². Uma cópia da planilha encontra-se no Anexo A.

Com base nesses dados, o gráfico da figura 1 foi elaborado apenas a partir dos registros de detecções e apresamentos a embarcações estrangeiras cometendo pesca IUU, e assim representando a evolução das ações de repressão pela Armada ao longo dos 12 anos em que foram contabilizadas.

Avaliando o gráfico supracitado e, de forma mais aprofundada, os dados da planilha supracitada, podemos extrair as seguintes conclusões: a mais evidente é a confirmação da perda gradativa da capacidade da Armada uruguaia em se fazer presente no mar, ao longo da última década, período em que desincorporou seus navios de grande porte devido à idade avançada; a segunda é a predominância quase que exclusiva de barcos de pesca brasileiros, argentinos e chineses entre os registros de detecção e apresamentos; a terceira é a quantidade de barcos estrangeiros avistados dentro do Mar Territorial (14 registros de um total de 45 registros de incidentes, ou 30% do total), corroborando para a percepção de incapacidade da Armada, já citada anteriormente. Ressaltamos também a importância das aeronaves da Armada para a detecção de barcos estrangeiros em águas uruguaias – dos 45 registros de incidentes com barcos de pesca, 30 (67%) tiveram a participação de meios aeronavais. Por último, é possível concluirmos que a diferença entre o número de detecções (45) frente ao número de apresamentos (10), também reflete a dificuldade da Armada uruguaia em se fazer presente e se contrapor às embarcações estrangeiras detectadas.

4. A PESCA IUU NO NORDESTE BRASILEIRO E COMPARAÇÕES ENTRE FORÇAS NAVAIS

No presente capítulo, estudaremos a pesca IUU por embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras, com foco na ZEE nordestina; a referida região foi escolhida por já possuir, há pelo menos 12 anos, um histórico acerca de incidentes envolvendo a presença de barcos de pesca estrangeiros em sua ZEE, com nacionalidades e modos de operação que guardam algumas similaridades aos encontrados nos países vizinhos. Além disso, a ZEE nordestina representa uma porção significativa da Amazônia Azul, por onde passam importantes linhas de comunicação marítima para o comércio exterior brasileiro.

Nesse contexto, serão abordados, entre outros assuntos, as ações da Marinha do Brasil voltadas ao monitoramento das suas águas jurisdicionais na região Nordeste e os resultados obtidos na repressão ao referido ilícito, nos últimos cinco anos, permitindo assim uma fase de comparações entre as capacidades e limitações das Forças Navais dos três países – Brasil, Argentina e Uruguai, de modo que, ao final do capítulo, possamos apresentar propostas de aprimoramento a serem implementadas na Marinha brasileira, voltadas ao enfrentamento da pesca IUU. Para tal, foram selecionados, ainda que preliminarmente, os seguintes parâmetros para a montagem de quadros comparativos: tamanho dos espaços marítimos a serem fiscalizados; as capacidades de patrulhamento e a Consciência Situacional Marítima no âmbito de cada nação e os dados estatísticos resultantes das ações de repressão no mar.

Assim, iniciaremos o quarto capítulo contextualizando a atividade de pesca no Nordeste brasileiro, sob os seguintes aspectos: tamanho das águas jurisdicionais nordestinas, importância econômica, impacto social da atividade na região e aspectos ambientais relacionados à pesca ilegal no Brasil; em seguida, estudaremos o histórico da presença das frotas de pesca estrangeiras na região, a partir de informações obtidas em *sites* especializados e incluindo o relato de um incidente envolvendo embarcação brasileira e estrangeira, em 2018, durante uma disputa por áreas de pesca; por fim, utilizaremos a plataforma *Global Fishing Watch* para gerar imagens de “mapas de calor”, assim como fizemos nos capítulos anteriores, a fim de tentarmos observar a ocorrência de atividade de pesca IUU em áreas marítimas de interesse e

responder às seguintes questões: quais são os países de origem das frotas estrangeiras navegando nas proximidades da ZEE nordestina, as épocas do ano em que são encontradas em maior número e quais são as áreas de pesca mais procuradas.

Concluída a fase de contextualização, a presente tese passará a abordar a pesca IUU sob a ótica da Estratégia de Defesa Marítima do Estado-Maior da Armada. Nessa etapa, buscaremos identificar: (i) os objetivos estratégicos da Marinha relacionados ao tema da tese; (ii) as posturas necessárias para negar o uso do mar a embarcações não autorizadas nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB); e (iii) as capacidades estratégicas a serem adquiridas. Por fim, estudaremos o dimensionamento do Poder de Combate necessário à proteção da Amazônia Azul contra ilícitos transfronteiriços no mar.

Na sequência, examinaremos as atuais capacidades de patrulhamento dos Distritos Navais de Salvador e Natal, bem como a estrutura de monitoramento do Centro de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz). E, encerrando o quarto capítulo, serão revisitados os dados estatísticos sobre as ações de enfrentamento à pesca IUU no âmbito dos três países, que servirão de base para a fase comparativa entre as Forças Navais estudadas. A partir dessas comparações, serão formuladas propostas de aprimoramento para a Marinha do Brasil, com foco no combate à pesca IUU no Nordeste.

4.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Dos 7.367 km de extensão da costa brasileira, 3.206 km estão no Nordeste, ao longo de 224 municípios costeiros, onde vivem cerca de 52 milhões de habitantes⁵³; além disso, cerca de 43% dos 5,7 milhões de km² (ou 2,45 milhões de km²) da Amazônia Azul estão na região, que contempla, além do mar adjacente à costa, as ZEE que circundam seus arquipélagos – Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo (ASPSP), além do Atol das Rocas. Assim, é possível imaginar que, com um espaço marítimo tão vasto, a atividade pesqueira cumpre papel importante para a economia e o desenvolvimento social do Nordeste. De fato, de acordo com o Banco do

⁵³. BRASIL. **Marinha, Sudene e a Amazônia Azul**. Marinha do Brasil, em junho de 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/marinha-sudene-e-amazonia-azul>. Acesso em 13 de julho.

Nordeste (2021), a manutenção dos pescadores artesanais e suas famílias no litoral nordestino, com garantia de acesso aos recursos pesqueiros, é considerada um dos melhores programas de combate à pobreza e distribuição de renda para a região.

Nesse contexto, cabe-nos destacar a escassez de dados estatísticos oficiais e detalhados sobre a atividade pesqueira no Brasil; conforme apontam Santos *et al.* (2022), o último anuário de pesca publicado no Brasil pelo Ministério da Pesca e Aquicultura, até então, datava de 2011; essa deficiência só começou a mudar a partir de 2023, por meio de um acordo firmado entre a Universidade Federal Rural de Pernambuco e o referido Ministério (2024, *op. cit*), para a criação do Programa de Monitoramento da Pesca de Atuns e Afins no Brasil, cujo objetivo é promover a coleta de dados da pesca da espécie, visando fortalecer o monitoramento e a gestão sustentável da atividade, além de assegurar o cumprimento das obrigações do país junto a fóruns internacionais de pesca, como a ICCAT (2025a). Nesse sentido, um indicativo da relevância econômica da atividade para o Nordeste foi divulgado pelo jornal Tribuna do Norte (2024): apenas no primeiro semestre de 2024, o Brasil exportou cerca de 18,5 milhões de dólares em atum congelado para os EUA. Desse montante, 7,5 milhões de dólares foram gerados pela indústria pesqueira do Ceará e 4,6 milhões de dólares pela do Rio Grande do Norte — dois dos três maiores exportadores da espécie no país.

A respeito do impacto social que a atividade exerce no Nordeste, em 2024, o Ministério da Pesca e Aquicultura elaborou outro estudo denominado “Registro Geral da Atividade Pesqueira”⁵⁴, com o propósito de delinear o perfil do trabalhador da pesca no Brasil. Nesse levantamento, ficou constatado que o país possui cerca de 1,95 milhão de pescadores, entre artesanais e industriais, continentais ou marítimos, e desse quantitativo, cerca de 1.11 milhão (56%) estão no Nordeste. Esse número superlativo reflete novamente a importância da atividade pesqueira para as populações costeiras da região, não apenas como fonte de emprego, mas também sob a ótica da segurança alimentar, já que a gastronomia nordestina, que é um dos pilares da cultura regional, é fortemente influenciada pelos frutos do mar, em todos os seus estados.

⁵⁴. BRASIL. **Painel Unificado do RGP**. Ministério da Pesca e Aquicultura, em dezembro de 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mpa/pt-br/assuntos/cadastro-registro-e-monitoramento/painel-unificado-do-registro-geral-da-atividade-pesqueira>. Acesso em 13 de julho.

Nesse cenário, a sobrepesca no Brasil é uma preocupação relevante das organizações ambientais e entidades ligadas ao setor pesqueiro. Ainda segundo Beirão *et. al.* (2020, *op.cit*), a atividade de pesca extrativista no Brasil não é suficientemente gerenciada devido à deficiência de monitoramento, afetando a sustentabilidade dos cardumes – o país não controla totalmente as atividades das grandes empresas e muito menos tem informações precisas sobre a pesca artesanal, devido à grande quantidade de pescadores e embarcações a ela dedicada e à informalidade com que a atividade é conduzida. Ainda segundo o autor, um estudo da Universidade Estadual de Campinas (Begossi *et. al.*, 2017, *apud* Beirão *et. al.*, 2020, p.168) aponta que, nos últimos 20 anos, 33% das espécies comumente capturadas pela pesca artesanal sofreram fortes reduções populacionais por conta da sobrepesca, e algumas estão ameaçadas de extinção.

Da mesma forma, a presença de frotas de pesca estrangeiras na região Nordeste parece ser um assunto pouco debatido entre os órgãos fiscalizadores – IBAMA, Ministério da Pesca e Aquicultura, Polícia Federal e outros, além da própria MB, devido à escassez de dados oficiais sobre o tema, na internet; porém, a presença de embarcações estrangeiras nas proximidades das AJB já não é uma novidade; segundo o *site* Mar e Defesa (2023)⁵⁵, desde 2018, ocorrências de pesca IUU por embarcações asiáticas no entorno das ZEE dos países costeiros da América do Sul têm sido cada vez mais recorrentes, e, como detalharemos adiante, o interesse das frotas de pesca estrangeiras no Nordeste brasileiro está centrado nos cardumes do atum do Atlântico, espécie migratória de alto valor agregado. Historicamente, tais frotas são encontradas nas proximidades das ZEE que circundam os arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo, em espaços muitas vezes já ocupados pelas embarcações nacionais. Nesse cenário, a disputa entre barcos de pesca brasileiros e estrangeiros pela captura dos cardumes já gerou pelo menos um episódio de confronto, acarretando grave risco de afundamento, conforme relatado pelo *site* Poder Naval⁵⁶: em 2018, o pesqueiro chinês “CHANG RONG 4” abalroou propositamente o barco brasileiro “OCEANO PESCA I”, a 100 MN de Fernando de

⁵⁵. NAVARRO, Eduardo. **A Presença da frota pesqueira chinesa no Atlântico Sul: pesca ilegal ou projeção de poder marítimo?** Mar e Defesa, em março de 2023. Disponível em: <https://www.maredefesa.com.br/post/a-presenca-da-frota-pesqueira-chinesa-no-atlantico-sul-pesca-ilegal-ou-projecao-de-poder-maritimo>. Acesso em 13 de julho.

⁵⁶. GALANTE, Alexandre. **‘Guerra do Atum’: barco brasileiro é atacado por embarcação chinesa em alto-mar.** Poder Naval, em novembro de 2018. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2018/11/23/guerra-do-atum-barco-brasileiro-e-atacado-por-embarcacao-chinesa-em-alto-mar/>. Acesso em 13 de julho.

Noronha, portanto, em AJB. Naquela ocasião, o então presidente do Sindicato da Indústria da Pesca no Rio Grande do Norte, Sr. Gabriel Calzavara, em entrevista ao *site*, classificou o episódio como uma “guerra pelo atum no Atlântico”.

4.2. FROTAS ESTRANGEIRAS NA ZEE NORDESTINA, PELO *GLOBAL FISHING WATCH*

Assim como fizemos nos capítulos anteriores, inserimos uma nova pesquisa na plataforma *Global Fishing Watch*, focada na região do Nordeste, e empregamos o filtro de nacionalidade para ocultar todas as embarcações de pesca brasileiras na composição dos mapas de calor, no período compreendido entre janeiro de 2023 até julho de 2025; as imagens resultantes estão apresentadas no Apêndice D, e as conclusões a partir da análise dos mapas estão citadas a seguir:

- Foram encontradas duas concentrações de barcos de pesca estrangeiros, estacionadas nas proximidades da ZEE nordestina, em períodos diferentes. A concentração mais ao sul foi localizada no período de novembro de 2024 a abril de 2025, composta por dezenas de barcos de pesca taiwaneses e chineses encontrados na região limítrofe da ZEE, entre as latitudes 10°S e 20°S, que cortam o estado da Bahia (figura 7 do Apêndice D); já a concentração mais ao norte se encontrava ao redor dos arquipélagos de Fernando de Noronha e de São Pedro e São Paulo, observada entre janeiro de 2025 até os dias atuais (figura 6 do Apêndice D).
- A concentração ao redor dos arquipélagos estava composta por centenas de embarcações taiwanesas, chinesas e europeias, situadas em áreas um pouco mais afastadas dos grandes círculos. Dentro da ZEE do ASPSP foram encontrados barcos de pesca navegando sem o nome e a nacionalidade devidamente identificados, que correlacionamos a embarcações brasileiras com os respectivos aparelhos AIS desconfigurados. A partir dessa observação, retiramos o filtro da nacionalidade, e então percebemos outra grande concentração de barcos brasileiros, navegando dentro da ZEE do ASPSP ou nas proximidades da “milha 200”; dessa forma, podemos deduzir que a presença de embarcações brasileiras disputando os cardumes na mesma área marítima pode ter desencorajado uma maior aproximação das embarcações estrangeiras.
- Nos dois mapas de calor analisados, não foram encontradas embarcações estrangeiras operando dentro da ZEE brasileira, com o AIS ligado; porém, na região

limitada pelas latitudes 10°S e 20°S, a plataforma apontou, a partir dos sensores de detecção de luzes noturnas, a presença de barcos de pesca não identificados (“*dark ships*”) isolados no interior da ZEE, levando-nos ao entendimento de que tais embarcações podem ter se tornado “ocultas” para dificultar o monitoramento, o que é um indício comum na pesca IUU por embarcação estrangeira, como vimos nos capítulos anteriores. Corrobora com essa constatação o fato de que, nessa região, mesmo retirando-se o filtro de nacionalidade, praticamente não havia embarcações de pesca brasileiras disputando os cardumes, e, logicamente, monitorando as movimentações das frotas estrangeiras.

– Por fim, durante uma pesquisa efetuada em 08 de agosto, voltada à exploração de novos recursos do *Global Fishing Watch*, encontramos um *link* de acesso à plataforma *Skylight*, já citada no capítulo 3. A partir desse acesso, passamos a investigar novas possibilidades de varredura com a referida plataforma nas águas jurisdicionais nordestinas, e o resultado foi a detecção de três barcos de pesca estrangeiros, todos navegando dentro da ZEE com o AIS desligado, conforme mostra a figura 8 do Apêndice D. As referidas embarcações estão listadas na tabela 2:

Tabela 2 – Barcos de pesca estrangeiros dentro da ZEE nordestina, pelo *Skylight*.

Nome	Bandeira	LAT/LONG	Ref. geográfica	Data
ZHEN XIANG 05254	China	01° 26' 57.48"S 031° 24' 59.76"W	Cerca de 180MN a SW do ASPSP	03/08/25
LONG XIANG 607	China	02° 06' 37.44"S 029° 44' 06.72"W	Cerca de 77MN a NW do ASPSP	03/08/25
JX-7	EUA	03° 14' 54.24"N 027° 34' 48.0"W	Cerca de 180MN a NE do ASPSP	05/08/25

Essa nova descoberta não chega a gerar surpresa, dado o tamanho da ZEE ao redor do Arquipélago de São Pedro e São Paulo (cerca de 430 mil km² de área marítima), além da enorme distância (530 MN) que o separa de Natal, sede do Comando do 3º Distrito Naval, e, finalmente, a enorme quantidade de barcos estrangeiros navegando nas proximidades da nossa ZEE. Nossa dedução é que tais barcos estejam entrando para negociar cargas de pescado diretamente com os barcos de pesca brasileiros, evitando assim todo tipo de fiscalização e impostos. Corrobora com esse pensamento a presença de muitos barcos de pesca brasileiros dentro da ZEE do ASPSP, como vimos anteriormente, além da detecção de um barco

estadunidense, no atual e conturbado momento das relações comerciais entre o Brasil e os EUA, que são o principal destino do atum exportado pelo Brasil, em meio a uma disputa tarifária aplicada aos produtos brasileiros.

4.3. PESCA IUU À LUZ DA ESTRATÉGIA DE DEFESA MARÍTIMA (EDM)

A Estratégia de Defesa Marítima (EMA-310)⁵⁷ é uma publicação da Marinha do Brasil, elaborada em 2023, cujo propósito é “estabelecer a orientação estratégica de mais alto nível da Força, a fim de permitir a integração de esforços necessária à configuração das Capacidades do Poder Naval brasileiro” para enfrentar seus desafios no mar. Nesse item 4.2, iremos extrair o que a referida publicação preconiza em termos de estratégia voltada ao combate à pesca IUU, começando por apresentar, entre os objetivos estratégicos (OBE) da Marinha citados na publicação, aqueles que possuem aderência ao tema: o OBE-2 (“assegurar a soberania e os direitos de soberania e jurisdição da Amazônia Azul [...]”) e o OBE-6 (“atuar, de forma, integrada, contra os delitos transfronteiriços e ambientais, principalmente na Amazônia Azul [...]”), adotando-se, para tal, uma “postura coercitiva para negar [...] o acesso de embarcações não autorizadas e exercendo as Capacidades Estratégicas de: Mobilidade, Permanência, Presença, Expedicionária e Poder de Combate”. Outrossim, ainda quanto ao OBE-6, a Marinha deverá também assumir uma postura cooperativa na participação de operações interagências, na repressão aos delitos transfronteiriços.

Para o atingimento dos objetivos e a adoção das posturas supracitadas, a publicação preconiza a elevação da “capacidade de patrulhamento das AJB”, sendo necessárias, para tal, novas aquisições de meios navais, abarcando nesse desafio a consolidação da capacidade de construção naval do país, a partir de projetos de navios com requisitos adequados, visando atender à demanda de meios compatíveis com o nosso espaço geográfico.

Do mesmo modo, a EDM preconiza a ampliação da Consciência Situacional Marítima nas AJB, por meio da implantação gradual do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul – SisGAAz, começando pelo seu projeto piloto e se estendendo pelos demais espaços marítimos de interesse, entre eles o entorno do Arquipélago de São

⁵⁷. BRASIL. **Estratégia de Defesa Marítima 1ª Edição**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/ema-310-edm-1ed.pdf>. Acesso em 13 de julho.

Pedro e São Paulo. Além disso, dadas as dimensões da área marítima de responsabilidade da Força, deverá ser buscada a sinergia necessária com a Força Aérea Brasileira e com o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia – CENSIPAM, no esforço de monitoramento da Amazônia Azul, por meio do apoio da asa fixa de patrulha e das tecnologias espaciais. Por fim, visando otimizar o emprego dos meios navais, o Comando de Operações Navais recebeu a tarefa de elaborar um Plano de Inteligência Operacional, baseado em informações oriundas das Estações Radiogoniométricas de Alta Frequência (ERGAF), dados satelitais, informações interagências e outros órgãos nacionais ou internacionais.

Assim, a fim de recuperar a capacidade antissuperfície da MB voltada à Segurança Marítima e baseando-se no “Diagnóstico do Poder Naval” apresentado, a EDM dimensionou uma Força composta por navios-patrulha, denominada “Força de Proteção Marítima”, com o objetivo de atingir, entre outros efeitos, a “repressão à exploração não autorizada de recursos da Amazônia Azul e a ilícitos transfronteiriços e ambientais”. Ela é composta por dez navios-patrulha oceânicos e vinte navios-patrulha de 500 TON, além de aeronaves de Patrulha Marítima, ainda sem dimensionamento estabelecido, devido a indefinições do papel da Força Aérea Brasileira (FAB) quanto ao emprego da Asa Fixa em proveito da Força Naval. Sobre isso, cabe-nos ressaltar dois aspectos relevantes: o primeiro diz respeito à importância do vetor aéreo para a manutenção da Consciência Situacional Marítima, intensamente empregado em apoio às patrulhas navais nas Forças Navais argentina e uruguaia; o segundo aspecto é o grau de risco associado pela EDM à incapacidade da FAB em prover apoio aéreo à Força Naval. Na figura 2 mostrada a seguir, extraída da EDM, podemos observar que esse risco é considerado crítico, ou seja, com alta probabilidade de ocorrência e com grande potencial de gerar graves impactos aos interesses brasileiros no mar. Portanto, a deficiência da asa fixa na Marinha brasileira é, sem dúvida, uma boa oportunidade de aprimoramento a ser explorada no último item desse capítulo.

Em síntese, esse breve estudo da EDM teve como propósito correlacionar as estratégias da Marinha do Brasil para se contrapor à pesca IUU por embarcações estrangeiras ao dimensionamento do Poder de Combate necessário à sua repressão. Este item será revisitado por ocasião das comparações a serem feitas com as demais Forças Navais, quando, ao final, esperamos ser possível a elaboração de um diagnóstico sobre a evolução da Marinha do Brasil em sua estratégia de defesa aos interesses nacionais no mar.

Figura 2: Descrição e avaliação dos riscos associados à EDM. Fonte: EMA-310

DESCRIÇÃO DO RISCO		AVALIAÇÃO
R1	Degradação das capacidades antissuperfície, antissubmarino, defesa aeroespacial e IVR da Força Naval	Crítico
R2	Inviabilidade, a curto prazo, do Programa Estratégico do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)	Crítico
R3	Interrupção do Projeto Estratégico do Submarino Convencionalmente Armado com Propulsão Nuclear (SCPN)	Crítico
R4	Incapacidade de proteger as Infraestrutura Críticas do Poder Marítimo (ICPM), projetar poder nas Ilhas Oceânicas e outras regiões de interesse, bem como de apoiar a Força Naval no Ambiente Ribeirinho, de forma coordenada.	Crítico
R5	Incapacidade da FAB apoiar a MB na Defesa Aérea da Força Naval	Crítico
R6	Ataque Cibernético capaz de degradar os Meios Navais ou Sistemas de C5IVR ⁶ da MB	Crítico
R7	Evento, de média intensidade, por falta de Comando e Controle	Elevado
R8	Incapacidade de prover Apoio Logístico adequado aos meios da Força Naval	Elevado
R9	Degradação da Capacidade de Proteção Marítima dos Meios Distritais	Elevado
R10	Evento que exija a atuação Isolada nas áreas críticas de conflito na Amazônia	Moderado
R11	Evento relacionado a lacunas doutrinárias e degradação do poder de combate da Força Naval em ambiente ribeirinho	Moderado
R12	Evento relacionado à lacuna doutrinária em operações com os Órgãos de Segurança Pública (OSP), principalmente nas Linhas de Comunicação Fluviais (LCF)	Baixo
R13	Desalinhamento da Diplomacia Naval com a Política Externa	Baixo
R14	Infraestrutura de apoio para os Meios Navais afetada por Ameaças Híbridas	Baixo

Esse diagnóstico deverá estar alinhado com um conceito definido no PEM2040 para a defesa permanente dos interesses nacionais: o conceito de combate pelo mar, que leva em conta, na atribuição de prioridades e na concepção de sistemas de defesa, a dispersão espacial marítima brasileira e a relevância dos interesses no mar para a vida nacional. Assim, o PEM2040 preconiza, em consonância ao referido conceito, que um sistema de defesa da Amazônia Azul deve ter:

[...] Caráter proativo, dispondo de Consciência Situacional Marítima e agilidade decisória para conjugar meios com capacidade móvel e/ou predispostos nas áreas a serem protegidas. Para esse sistema defensivo, os requisitos de comando e controle serão atendidos pelo SisGAAz [...].

Dessa forma, a necessidade de proteção dos espaços marítimos deverá fomentar a modernização da Força Naval e a interoperabilidade com demais forças e órgãos que dispõe a Defesa Nacional. Por fim, e ainda de acordo com o PEM2040, deverá ser estabelecido um “duplo gradiente” de controle e proteção, voltado à obtenção de maior presença naval nas proximidades de áreas críticas e maior mobilidade para cobrir as áreas mais distantes da Amazônia Azul, além da ampliação da Consciência Situacional nas AJB.

4.4. AÇÕES DA MARINHA NO ENFRENTAMENTO À PESCA IUU NO NORDESTE

Iniciaremos esse item com o relato de mais um incidente envolvendo embarcações de pesca asiáticas nas proximidades da ZEE do Nordeste brasileiro, ocorrido em 2021. O evento foi registrado em entrevista concedida pelo Capitão de Fragata Dhartha Dantas (2025), que, à época, exercia a função de Encarregado de Operações do Comando do 2º Distrito Naval⁵⁸.

O incidente foi inicialmente reportado à Marinha do Brasil (MB) a partir de uma denúncia feita pelo navio mercante *Endurance*, agenciado pela empresa Wilson Sons. Em 14 de janeiro de 2021, a empresa comunicou à Capitania dos Portos do Espírito Santo o avistamento de 13 barcos de pesca asiáticos operando nas proximidades da “milha 200”, em latitudes coincidentes ao sul da Bahia. De acordo com as coordenadas geográficas fornecidas para cada embarcação, verificou-se que duas delas se encontravam dentro da ZEE brasileira. A informação foi repassada, via mensagem, ao Comando de Operações Navais e ao Comando do 2º Distrito Naval. Em resposta, no dia 15 de janeiro, a Corveta Caboclo suspendeu em missão de Patrulha Naval; às 08h00 de 18 de janeiro, a embarcação identificou visualmente três navios de pesca estrangeiros e mais um por meio de radar, todos posicionados fora da ZEE. A Caboclo manteve-se em patrulha até 26 de janeiro, cobrindo uma área circular com 60 MN de raio, sem novos registros de avistamentos, sendo então autorizada a regressar para Salvador.

Esse episódio gerou um alerta no Comando do 2º Distrito Naval, devido ao seu ineditismo naquela área de jurisdição. À época, a Norma de Segurança Marítima do Comando de Operações Navais — COMOPNAVINST nº 31-22 (reservada) —, decorrente da Doutrina Militar Naval Brasileira e divulgada em abril do ano anterior, encontrava-se em processo de implantação no âmbito dos Distritos Navais, que, a partir de sua promulgação, estabeleceram novas rotinas para o monitoramento do tráfego marítimo em seus Centros Regionais de Segurança Marítima, intensificaram a capacitação do pessoal operativo e elaboraram normas internas adaptadas às peculiaridades regionais. Com o tempo, os termos NAESP (“Navio de Acompanhamento Especial”) e COI (“*Contact of Interest*”) tornaram-se recorrentes nos

⁵⁸. Entrevista concedida em 20 de julho de 2025, por texto e voz. Uma cópia na íntegra encontra-se no Apêndice B.

briefings dos Oficiais de Operações. Posteriormente, surgiu, nos Estados-Maiores, a Seção de Inteligência Marítima (DN-60), responsável por gerenciar essa nova frente de trabalho.

Assim, de 2020 até os dias atuais, a Marinha vem ampliando sua Consciência Situacional Marítima, incorporando as expertises trazidas pela nova doutrina, pelo monitoramento diuturno do tráfego marítimo e pelo desenvolvimento gradual de novos sistemas e tecnologias digitais. Nesse período, foram conduzidas diversas operações, concebidas a partir de informações originadas nas DN-60, e que resultaram no apresamento de embarcações envolvidas em diferentes tipos de delitos no mar — desde tráfico internacional de entorpecentes até a interceptação de um navio de pesquisa europeu em atividade suspeita na Elevação do Rio Grande⁵⁹.

Além das ações derivadas da implantação da nova doutrina e do fortalecimento das capacidades de monitoramento, a garantia da Segurança Marítima nas AJB também se apoia nas Patrulhas Navais (PATNAV); tais operações, previstas no Decreto nº 5.129, de 2004, têm por finalidade “implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos [...], apresando as embarcações estrangeiras em atividades não autorizadas nas águas jurisdicionais brasileiras”. Na região Nordeste, os Distritos Navais sediados em Natal e Salvador são os responsáveis pela manutenção da Segurança Marítima em suas respectivas áreas de jurisdição, tendo em seus Grupamentos de Patrulha Naval subordinados os meios navais necessários para o emprego coercitivo do Poder Naval.

No âmbito do 3º Distrito Naval, em Natal, atualmente estão alocados sete meios navais voltados a esse tipo de operação: quatro navios-patrulha de 200 TON da classe “GRAJAÚ”, incorporados na década de 1990; o rebocador de Alto-mar “Triunfo”, de 1979; o navio-patrulha de 500 TON “Macau”⁶⁰ e o navio-patrulha oceânico de 1.800 TON “Araguari”⁶¹; esses dois últimos, incorporados entre 2010 e 2011, aumentaram em muito a capacidade de presença da Marinha nas regiões mais afastadas da ZEE nordestina, por terem raios de ação compatíveis com as distâncias

⁵⁹. PADILHA, Luiz. **Fragata Independência impediu que navio estrangeiro realizasse pesquisa sem autorização em nossa Plataforma Continental**. Defesa Aérea e Naval, em 28 de abril de 2023. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/naval/fragata-independencia-impediu-que-navio-estrangeiro-realizasse-pesquisa-sem-autorizacao-em-nossa-plataforma-continental>. Acesso em 13 de julho.

⁶⁰. REDAÇÃO. **NPa Macau P-71**. Poder Naval. Disponível em: <https://www.naval.com.br/ngb/M/M080/M080.html>. Acesso em 13 de julho.

⁶¹. REDAÇÃO. **NPaOc Araguari P-122**. Poder Naval. Disponível em: <https://www.naval.com.br/ngb/A/A135/A135.html>. Acesso em 13 de julho.

a serem percorridas, por melhor suportarem condições de mar adversas em relação aos navios classe “GRAJAÚ” e por serem considerados o “estado da arte” em termos de meios para Patrulha Naval, à época.

Contudo, e corroborando as impressões iniciais sobre a pesca IUU na região Nordeste, Antunes (2021) destacou em sua monografia que 2013 foi o último ano, até então, em que ocorreram apresamentos de embarcações “atuneiras” estrangeiras em águas nordestinas. Na ocasião, durante a operação “Amazônia Azul”, conduzida em conjunto com o IBAMA e outros órgãos, a Marinha embarcou agentes públicos em navios dos dois Distritos Navais, e como resultado, foram apreendidos os barcos japoneses “SHOEI MARU nº 71”⁶² e “KINSAI MARU nº 582”⁶³, ambos arrendados por uma empresa potiguar. As embarcações foram interceptadas, respectivamente, ao largo do Rio Grande do Norte e de Sergipe, a mais de 100 MN da costa, transportando cerca de 360 toneladas de atum capturadas com o uso de apetrechos de pesca proibidos pela legislação ambiental. De fato, desde então, não foram identificados, até os dias atuais, novas notícias sobre embarcações estrangeiras detidas por pesca IUU no Nordeste, na internet.

À época dos incidentes citados, o uso de sistemas satelitais para o monitoramento do tráfego marítimo ainda não era uma realidade disseminada, como ocorre atualmente; salvo melhor juízo, apenas o antigo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo dispunha dessa tecnologia, na Marinha do Brasil. No âmbito dos Distritos Navais, o procedimento mais comum para estimar a localização de frotas pesqueiras consistia no cruzamento das detecções de chamadas em HF realizadas pelas ERGAF, gerando “círculos de probabilidades” frequentemente imprecisos e dependentes de confirmação por outras fontes. Somavam-se ainda a essas limitações a escassez de dados de inteligência e o desafio representado pela relação tempo–distância, em função da vasta extensão da ZEE nordestina, cuja fiscalização demanda elevado esforço operacional. Em razão disso, após o término do período mais intenso de apresamentos, as Patrulhas Navais destinadas à fiscalização da pesca IUU por barcos estrangeiros na ZEE nordestina passaram a ocorrer por oportunidade,

⁶². PADILHA, Luiz. **Navio-Patrulha “Macau” apoia apresamento de embarcação irregular.** Defesa Aérea e Naval, em outubro de 2013. Disponível em: <https://www.defesaareanaval.com.br/naval/navio-patrulha-macau-apoia-apresamento-de-embarcacao-irregular>. Acesso em 13 de julho.

⁶³. REDAÇÃO. **Navio japonês é apreendido e capitão preso por crime ambiental.** Site iBahia, em agosto de 2013. Disponível em: <https://ibahia.com/salvador/navio-japones-e-apreendido-e-capitao-preso-por-crime-ambiental>. Acesso em 13 de julho.

geralmente associadas à repressão de outros delitos transfronteiriços. Dessa forma, concluímos que a ausência de novos apresamentos nos anos subsequentes está fortemente relacionada ao efeito dissuasório provocado pelo “choque de ordem” de 2013 e à descontinuidade de operações direcionadas especificamente para esse fim.

Já na área de jurisdição do Comando do 2º Distrito Naval, a disponibilidade de meios para a fiscalização da pesca IUU na região próxima à “milha 200” difere significativamente daquela observada no 3º Distrito Naval. Atualmente, encontram-se subordinados ao Grupamento de Patrulha Naval em Salvador apenas três meios navais com tal capacidade: dois navios-patrulha da Classe “GRAJAÚ”, incorporados entre 1999 e 2000, e a Corveta “Caboclo”, que contabiliza 70 anos de serviço ativo. Paradoxalmente, apesar de ter sua desincorporação adiada ano após ano, a Corveta é, entre os três meios, o mais apto a operar em áreas afastadas da costa, em virtude de seu maior raio de ação (15.000 MN)⁶⁴ e de suas capacidades superiores de comando e controle.

4.5. A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA NO ÂMBITO DA MB

Conforme já mencionado, o COMPAAz é o órgão da Marinha do Brasil responsável por acompanhar o tráfego marítimo de interesse, contribuindo para o fortalecimento da Segurança Marítima e para a ampliação da Consciência Situacional Marítima na Amazônia Azul⁶⁵. Além dessas atribuições, também exerce, cumulativamente, as funções de Subchefia de Operações do Comando de Operações Navais (ComOpNav-30) e, quando demandado, de Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul. Entre suas responsabilidades, destacam-se a supervisão, em coordenação com os Distritos Navais, do Serviço de Patrulha Naval executado pelos meios navais distritais, a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores e a cooperação com órgãos federais, quando necessário, na repressão a delitos no mar e em águas interiores, na forma de apoio logístico, fornecimento de inteligência e atividades de instrução.

⁶⁴. REDAÇÃO. **Cv Caboclo V-19**. Poder Naval. Disponível em: <https://www.naval.com.br/ngb/C/C006/C006.htm>. Acesso em 13 de julho.

⁶⁵. BRASIL. **Centro de Operações Marítimas e Protetção da Amazônia Azul – Missão**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/compaaz/node/156>. Acesso em 13 de julho.

Para manter o monitoramento diuturno das áreas marítimas de interesse, o órgão conta com o SisGAAz⁶⁶, que é um projeto ainda em expansão, concebido para monitorar a Amazônia Azul por meio da integração de equipamentos e sistemas compostos por radares em terra e embarcações, câmeras de alta resolução e informações recebidas de sistemas colaborativos. Dentre esses, destacamos o Sistema de Informação Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)⁶⁷, desenvolvido pela própria MB e que, similarmente aos sistemas argentinos, funciona como um processador de dados recebidos de várias fontes, normalmente baseados em rastreamento de embarcações via satélite (AIS). O resultado desse processamento é a apresentação gráfica de um “panorama de tráfego marítimo” em tempo real, representando com vetores as embarcações em navegação ao longo da costa brasileira. Outrossim, de acordo com o Capitão de Mar e Guerra Ricardo Simonaio Morata (2025), Comandante do Centro de Operações Marítimas do COMPAAz (CopMar)⁶⁸, o órgão possui acesso às principais plataformas estadunidenses de acompanhamento satelital, já citadas nos capítulos anteriores: o *SeaVision*, o *Skylight* e o *Global Fishing Watch*, além de também processar imagens SAR para detecção de embarcações não colaborativas; o tempo entre a solicitação, o recebimento e o processamento dessas imagens, sob condições operacionais normais, se completa em até 72 horas.

Contudo, de acordo com o CopMar, ainda há uma margem para aprimoramento da Consciência Situacional Marítima no âmbito da MB. Um exemplo é a evolução do SisGAAz até o “estado da arte”, representado pela integração de sistemas e sensores por meio de soluções de *Big Data*⁶⁹ e inteligência artificial generativa. Esse tipo de arquitetura digital mais avançada tem a capacidade de reduzir o tempo despendido para a identificação e classificação de ameaças ligadas a ilícitos transnacionais, contribuindo significativamente para o incremento da Consciência Situacional da MB, em consonância com as diretrizes da Estratégia de Defesa

⁶⁶. BRASIL. **SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso em 13 de julho.

⁶⁷. BRASIL. **SISTRAM (Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo)**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Sistema/sistram>. Acesso em 13 de julho.

⁶⁸. Entrevista de pesquisa concedida em 07 de agosto de 2025, por texto e voz. Uma cópia na íntegra encontra-se no Apêndice C.

⁶⁹. *Big Data* é um processo que envolve a coleta, armazenagem, organização, análise e interpretação de grandes volumes de dados de uma organização, para direcionar processos de tomada de decisão, resultando em ações mais estratégicas e assertivas. Mais informações disponíveis em: <https://www.zendesk.com.br/blog/o-que-e-big-data/>

Marítima. Voltaremos a esse tópico no item 4.7, quando formos apresentar propostas para o aprimoramento da MB, na repressão à pesca IUU.

Outra questão que, no ponto de vista do CopMar, requer a atenção da MB é a baixa disponibilidade de aeronaves de asa fixa da FAB para Patrulha Marítima, em apoio às PATNAV nas AJB, levando o COMPAAz a racionalizar ao máximo as poucas horas de voo oferecidas, baseando-se em evidências bem pautadas pela Inteligência Marítima.

4.6. COMPARAÇÕES ENTRE FORÇAS NAVAIS

Ao longo deste item, faremos a compilação dos parâmetros que podem ser comparáveis e comuns às três Marinhas no enfrentamento à pesca IUU, a fim de determinarmos suas similaridades e singularidades. Para tal, ficam assim estabelecidos os seguintes critérios de comparação:

- Tamanho dos espaços marítimos a serem fiscalizados *versus* capacidade de patrulhamento das três Forças Navais;
- Consciência Situacional Marítima no âmbito de cada Força; e
- Quantitativo de ações de repressão à pesca IUU no mar *versus* o tamanho de cada área marítima a ser patrulhada.

4.6.1 – Tamanho dos espaços marítimos *versus* capacidade de patrulhamento

Na presente tese, citamos o tamanho aproximado (em Km²) das águas jurisdicionais do Nordeste brasileiro, da Argentina e do Uruguai, assim como as quantidades atualizadas de meios navais que podem ser empregados em PATNAV até os limites dos espaços marítimos supracitados. Nesse último parâmetro, para o Nordeste brasileiro, foi considerada a soma dos meios navais dos dois Distritos Navais na região. Em resumo, os meios navais considerados foram:

- **Nos Distritos Navais do Nordeste:** seis NPa classe “GRAJAÚ”, a Corveta “Caboclo”, o NPaOC “Araguari”, o RbAM “Triunfo” e o NPa “Macau”, totalizando 10 navios;
- **Na Argentina:** quatro OPV classe “GOWIND”, seis Corvetas classe “ESPORA” e cinco OPV classe “MANTILLA”, da PNA, totalizando 15 navios; e

– **No Uruguai:** três NPa classe "PROTECTOR" e o NPa "Huracán", totalizando quatro navios.

Assim, apresentamos a seguir a primeira tabela (tabela 3) dessa fase de comparações, na qual, em sua quarta coluna, temos a relação entre o tamanho de cada espaço marítimo a ser patrulhado e a quantidade de meios disponíveis para tal, a fim de obtermos um indicador que denominaremos “Esforço de Patrulha – EP”, representando a área que cada meio naval das três Marinhas, hipoteticamente, teria para patrulhar; logicamente, quanto maior for esse indicador, maior será a dificuldade em se fazer presente para coibir a pesca IUU.

Tabela 3 – Cálculo do indicador “EP”.

País/região	Área (km²)	Nº. de meios navais	EP (km²/meio)
Brasil (NE)	2.450.000	10	245.000
Argentina	1.160.000	15	77.333
Uruguai	250.000	4	62.500

A partir dos dados da tabela acima, podemos constatar que o referido indicador aponta para a Marinha brasileira no Nordeste como a detentora do maior esforço de patrulha entre as três Forças Navais. Além disso, ao longo da pesquisa, não foi possível determinar com exatidão o tamanho da ZEE pertencente a cada um dos dois Distritos Navais da região, mas se considerarmos o desequilíbrio existente na quantidade de meios navais disponíveis em cada um – o 2º Distrito com três navios e o 3º Distrito com sete, além das diferenças qualitativas por conta dos dois navios-patrulha mais novos em Natal, podemos deduzir que o 2º Distrito Naval encontra-se em situação crítica, em relação ao 3º Distrito. Nesse aspecto, cabe-nos ressaltar que a Marinha do Brasil, assim como as outras duas Marinhas, também possui um programa para obtenção de novos navios-patrulha, denominado PRONAPA⁷⁰, por meio do qual a MB vem construindo unidades de 500 TON (classe “MACAÉ”), inicialmente em estaleiros privados, mas atualmente no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Assim, nos próximos anos, três novos navios-patrulha deverão ser entregues ao setor

⁷⁰. REDAÇÃO. **PRONAPA: Revitalização naval e avanço tecnológico no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.** Poder Naval, em março de 2024. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2024/03/21/pronapa-revitalizacao-naval-e-avanco-tecnologico-no-arsenal-de-marinha-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em 10 de julho.

operativo⁷¹: o navio-patrolha “Mangaratiba”, em 2026; o “Miramar”, em 2028; e o “Magé”, ainda sem uma previsão de entrega definida. Além disso, e de acordo com informações do Diretor Geral de Material da Marinha, esses dois últimos terão capacidades específicas para Guerra de Minas, o que nos permite concluir que, muito possivelmente, um desses poderá ser incorporado no Comando do 2º Distrito Naval como “plataforma multipropósito”, não somente pelos motivos já expostos, mas também pela possibilidade de atuar em apoio à Força de Minagem e Varredura, que é subordinada ao referido Distrito.

Outrossim, se também considerarmos o emprego de aeronaves para Patrulha Marítima na “milha 200” em apoio às PATNAV, a Marinha do Brasil, quando comparada às outras duas Forças Navais, encontra-se em situação ainda mais crítica, em função da atual dependência de aeronaves da FAB, num cenário de baixa disponibilidade para atender as demandas operativas da Força Naval, conforme citado por Morata (2025, *op. cit.*), enquanto que as Marinhas da Argentina e do Uruguai adotam como padrão operativo o emprego contínuo de aeronaves próprias em apoio aos meios navais, no enfrentamento à pesca IUU.

4.6.2. Consciência Situacional Marítima no âmbito de cada país

A manutenção da Consciência Situacional Marítima por meio do monitoramento diuturno do tráfego marítimo, com o uso de tecnologias e fontes de diversas naturezas, é uma capacidade fundamental para se contrapor à pesca IUU. Assim, iniciaremos esse subitem fazendo um breve resumo do que foi citado a respeito da capacidade de monitoramento das três Forças Navais em seus Centros de Segurança Marítima. Iniciando pela Marinha do Brasil, a responsabilidade por manter a Consciência Situacional Marítima nas AJB está centrada no COMPAAz com o apoio dos centros distritais subordinados, por meio da compilação de informações oriundas de fontes diversas. Além disso, conforme relatado pelo CMG Ricardo Morata (2025, *op. cit.*) em sua entrevista, o COMPAAz já processa informações provenientes de imagens SAR das áreas marítimas de interesse, integrando-as com dados de sistemas AIS, de modo a permitir a identificação de embarcações não colaborativas, que é uma capacidade também existente na Armada Argentina, por meio da sua

⁷¹. Tais informações foram registradas durante palestra do Diretor Geral de Material da Marinha, Almirante de Esquadra Edgar Luiz Siqueira Barbosa, na EGN, em 18 de julho de 2025.

parceria com a CONAE. Já na Armada uruguaia, a Consciência Situacional Marítima, apesar de ainda encontrar-se num estágio de maturidade anterior aos das demais, tenderá a evoluir na medida em que os atuais esforços para o desenvolvimento de uma mentalidade de Segurança Marítima mais sólida e para a obtenção de novas tecnologias e conhecimentos forem avançando.

Dessa forma, concluímos que a MB, similarmente à Armada argentina, já se encontra em um elevado grau de excelência no que cabe ao emprego de tecnologias que subsidiem a manutenção da Consciência Situacional Marítima, mas ainda podendo, futuramente, explorar novas possibilidades para alcançar “estado da arte” no monitoramento do tráfego marítimo em seus Centros de Segurança Marítima, conforme estudaremos adiante.

4.6.3. Dados estatísticos das três Forças Navais no enfrentamento à pesca IUU

Nas páginas anteriores, apresentamos alguns dados estatísticos relacionados às ações de combate à pesca IUU no mar, por meio das operações de PATNAV. Aqui iremos expô-los novamente, reduzidos naquilo que for comum às três Forças Navais e dentro dos mesmos parâmetros, a fim de criarmos um novo indicador, denominado “Eficiência Naval – EFN”, que relacionará o número de ações navais contra barcos de pesca estrangeiros dentro das respectivas áreas de jurisdição *versus* o tamanho de cada área a ser patrulhada, em milhões de km², em cada um dos três países; e, conforme as dimensões já citadas na tabela anterior, temos:

- Nordeste brasileiro: 2,45 milhões de Km²;
- Argentina: 1,16 milhão de Km²; e
- Uruguai: 0,25 milhão de Km².

Dessa forma, pretendemos, com os dados apresentados na tabela 4 a seguir, mostrar a “intensidade” dos esforços empregados por cada Força Naval no combate à pesca IUU em suas águas jurisdicionais, seja pela simples detecção ou pelo apresamento de barcos estrangeiros. Outrossim, para a Marinha do Brasil, faremos uso das informações cedidas pelo CF Dhartha Dantas (2025, *op. cit.*), onde são narrados eventos ocorridos em 2021 e 2022, na área de jurisdição do Comando do 2º Distrito Naval, que apenas envolveram detecções por meios extra-MB. Já na área de jurisdição do Comando do 3º Distrito Naval, não ocorreram ações navais voltadas para tal fim, entre 2020 e 2024; tal constatação, citada anteriormente e válida até 2021

(Antunes, 2021, *op. cit.*), foi confirmada posteriormente e estendida até 2024, por meio de informação verbal obtida com militar que serviu naquele Comando de Área, mas que não quis se identificar ou participar de entrevistas.

Tabela 4 – Cálculo do indicador “EFN”.

– Marinha do Brasil, na região Nordeste:

Ano	Detecções	Apresamentos	Total	EFN (Total / 2,45 Mi km²)
2020	0	0	0	-
2021	3	0	3	1
2022	1	0	1	Menor que 1
2023	0	0	0	-
2024	0	0	0	-

– Armada Argentina:

Ano	Abordagens	Apresamentos	Total	EFN (Total / 1,16 Mi km²)
2020	20	6	26	22
2021	25	5	30	26
2022	23	7	30	26
2023	23	8	31	27
2024	29	7	36	31

(Nota: aqui empregamos novamente o fator de proporção de 41% para barcos estrangeiros detectados, conforme visto no capítulo 2).

– Armada do Uruguai:

Ano	Detecções	Apresamentos	Total	EFN (Total / 0,25 Mi km²)
2020	0	0	0	0
2021	1	0	1	4
2022	3	1	4	16
2023	2	1	3	12
2024	1	1	2	8

Dessa forma, constatamos que o indicador acima aponta para a Armada Argentina como a mais eficiente no mar, ao passo em que a Marinha do Brasil, nos últimos 5 anos, praticamente não se fez presente nos espaços marítimos mais distantes da ZEE nordestina para fiscalizar a presença de barcos estrangeiros. Essa constatação pode ser fruto de uma percepção da Marinha brasileira que atribui à pesca IUU em águas brasileiras um grau de relevância bem diferente da realidade enfrentada pelos outros países, devido à baixa densidade de embarcações

estrangeiras detectadas (ou não) nas regiões limítrofes da ZEE nordestina, quando comparada às das enormes frotas encontradas na Argentina e no Uruguai, conforme apresentamos nos mapas de calor da plataforma *Global Fishing Watch*.

4.7. OPORTUNIDADES DE APRIMORAMENTO PARA A MB

Fruto das comparações realizadas no item anterior e das constatações decorrentes, apresentamos, a seguir, algumas oportunidades de aprimoramento para a Marinha do Brasil no enfrentamento à pesca IUU, no Nordeste brasileiro. As propostas serão concentradas em três temas: aumento da presença naval nas proximidades da “milha 200”, aquisição de novos meios navais e aeronavais e a incorporação de novas tecnologias destinadas ao monitoramento das AJB.

Retomando a análise desenvolvida no item 4.3 da presente tese, no qual foram examinadas as estratégias navais da MB voltadas à repressão de delitos transfronteiriços e à salvaguarda da soberania nacional na Amazônia Azul, destacamos a concepção, presente no PEM2040, de um sistema de defesa marítima estruturado em um “duplo gradiente” de proteção e controle. O gradiente “proteção” visava ampliar a presença naval nas áreas críticas e aumentar a mobilidade para cobrir regiões mais distantes da Amazônia Azul. Para tal finalidade, foi dimensionada uma Força Naval denominada “Proteção Marítima”, composta por vinte NPa, dez NPaOc e aeronaves de asa fixa. Por sua vez, o gradiente “controle” buscava fortalecer a Consciência Situacional Marítima, mediante a expansão gradual do projeto-piloto do SisGAAz nas áreas de interesse da MB, assim como pela articulação com a FAB e o CENSIPAM nas áreas de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento (IVR) e de Defesa Aeroespacial.

Com base nesses conceitos e em consonância com a EDM no Campo de Atuação da Segurança Marítima, vislumbramos a oportunidade de propor a distribuição dos três próximos navios-patrolha de 500 TON a serem entregues ao setor operativo, respectivamente aos Comandos Distritais sediados em Belém, Salvador e Rio Grande, atendendo, dessa forma, às áreas marítimas consideradas prioritárias pela referida norma: a Amazônia Azul, a Bacia Amazônica e a Bacia Platina. No caso específico de Salvador, cabe-nos destacar que os futuros NPa “Miramar” e “Magé” já terão equipamentos voltados às operações de minagem e contramedidas de minagem. Assim, a incorporação de um desses meios no Comando do 2º Distrito Naval atenderia simultaneamente à demanda por incremento da Patrulha Naval e à

necessidade de manter capacidades de Guerra de Minas — igualmente considerada prioridade estratégica pela EDM.

Contudo, pensando no curto prazo, o aumento da presença naval também poderia ser obtido a partir do estabelecimento de ciclos intensivos de PATNAV, com foco na ZEE ao redor do ASPSP e nos demais espaços marítimos do mar nordestino onde houver indícios da pesca IUU, e nos períodos de maior concentração de barcos estrangeiros, com base nos dados levantados pelo COMPAAz e seus Centros de Inteligência Marítima. Em complemento, também propomos o planejamento uma operação anual de maior porte, aos moldes da “Op. Amazônia Azul” de 2013⁷², com a participação de meios da Esquadra brasileira, da FAB e dos demais órgãos de segurança pública, visando o aprimoramento da fiscalização e a troca de expertises entre instituições.

Quanto à inexistência de uma concepção estratégica voltada ao dimensionamento de aeronaves de asa fixa para Patrulha Marítima, estudamos no item 4.3 a criticidade do risco decorrente da incapacidade da FAB em prover suporte aéreo à defesa das Forças Navais. Ademais, a EDM também estabelece como prioridade a ampliação das capacidades de IVR dos meios de superfície. Diante da inviabilidade de um projeto voltado a aquisição de aeronaves convencionais — processo que exigiria longos períodos de capacitação de pessoal e novos desafios logísticos —, uma alternativa que julgamos plausível está associada à ampliação do emprego de Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (SARP). Tais sistemas, com autonomia suficiente para cobrir extensas áreas da Amazônia Azul e a versatilidade para operar tanto a partir de bases terrestres quanto de unidades da Esquadra, oferecem uma solução de menor custo relativo e elevada aplicabilidade.

Nesse sentido, a Diretoria de Aeronáutica da Marinha vem conduzindo, em parceria com a PETROBRAS⁷³ e no âmbito de um Acordo de Cooperação Técnica, iniciativas voltadas ao desenvolvimento e à implementação de ações conjuntas para a Segurança Marítima no ambiente *offshore*. Essas ações incluem a utilização de aeronaves remotamente pilotadas, com benefícios mútuos para a ampliação da

⁷². BRASIL. Amazônia Azul: **Marinha se prepara para proteger as águas territoriais na Copa do Mundo**. Ministério da Defesa, em 17 de fevereiro de 2013. Disponível em: <https://www.gov.br/defesadigital/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/ultimas-noticias/defesa-amazonia-azul-marinha-se-prepara-para-protger-as-aguas-territoriais-na-copa-do-mundo>. Acesso em 13 de julho.

⁷³. BRASIL. **Diretoria de Aeronáutica da Marinha promove reunião no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica com a Petrobras**. Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em março de 2025. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/daerm/node/493>. Acesso em 13 de julho.

Consciência Situacional Marítima e para a proteção ambiental, tanto na indústria de óleo e gás quanto na própria MB. Para otimizar esse processo, poderá ser necessário o desenvolvimento de novos sistemas de apoio à decisão, capazes de integrar e correlacionar os dados provenientes dos SARP com aqueles disponibilizados pelo SisGAAz, atualmente em fase de implantação.

Por último, a respeito de oportunidades de aprimoramento voltadas à ampliação da Consciência Situacional Marítima em águas jurisdicionais brasileiras, citamos no item 4.5 que o COMPAAz já alcançou um elevado grau de excelência no emprego de tecnologias voltadas ao acompanhamento do tráfego marítimo; entretanto, o “estado da arte” nesse campo consiste na continuidade da ampliação do SisGAAz, e, nessa meta, vislumbramos três caminhos a serem seguidos: o primeiro é o desenvolvimento de um algoritmo capaz de promover a integração, de forma contínua e inteligente, de todos os dados disponíveis, oriundos dos sistemas digitais e sensores que atualmente compõem o SisGAAz – bem como daqueles que possam vir a ser incorporados no futuro –, por meio de técnicas de *Big Data* e de inteligência artificial generativa. Tal algoritmo atuaria como uma ferramenta avançada de apoio à decisão, assim reduzindo o tempo de resposta a incidentes, com otimização de recursos e antecipação das ações contra atividades ilícitas e violações à soberania brasileira no mar.

O segundo caminho estratégico para a MB visando viabilizar esse salto tecnológico, a exemplo das experiências bem sucedidas observadas na Argentina e no Uruguai, é o incremento das parcerias com órgãos governamentais, setores acadêmicos e de Ciência e Tecnologia — em especial o CENSIPAM, órgão com expertise nas áreas de IVR via satélite —, mediante Acordos de Cooperação Técnica e programas de intercâmbio; e, nesse mesmo contexto, a capacitação do seu pessoal, por meio de cursos de pós-graduação na área de tecnologia digital avançada, será uma medida fundamental nessa fase de transição tecnológica.

O terceiro caminho proposto é a elaboração de estudos de viabilidade para a instalação de radares “*Over The Horizon*” (OTH), com alcance de até 200 milhas, ao longo da costa nordestina, como forma de expandir a cobertura de sensoriamento do SisGAAz em uma parcela significativa da Amazônia Azul, e consequentemente, contribuir para ampliar Consciência Situacional Marítima na região.

5. CONCLUSÃO

A presente tese teve como objetivo principal analisar e comparar as estratégias de combate à pesca IUU pelas Marinhas da Argentina, do Uruguai e do Brasil, essa última com um foco específico na ZEE da sua região Nordeste, a fim de nos permitir observar vulnerabilidades e oportunidades de aprimoramento para a Força Naval brasileira, tendo como problema central a crescente ameaça da pesca IUU à sustentabilidade dos recursos pesqueiros, à economia e à soberania dos países costeiros em desenvolvimento, em especial aqueles que compõem o Entorno Estratégico Brasileiro.

Dessa forma, a presente tese foi centrada nas Forças Navais dos três países, baseando-se na pesquisa bibliográfica documental e comparação das capacidades e estratégias inerentes a cada uma delas, levando-nos a investigar abordagens diferentes para o mesmo problema, e sobre as quais buscamos extrair novas possibilidades para a Marinha Brasileira, no que tange à repressão da pesca IUU no Nordeste. Cabe-nos também ressaltar que, durante o processo investigativo, o emprego da plataforma *Global Fishing Watch* permitiu dimensionarmos o tamanho do desafio que cada país enfrenta com a pesca IUU, a partir das concentrações de barcos encontradas em suas águas jurisdicionais: na Argentina, foi observada uma redução significativa na quantidade de embarcações estrangeiras dentro da sua ZEE, entre 2024 e 2025; no Uruguai, barcos de pesca de diversas nacionalidades foram encontradas navegando livremente, a qualquer distância da costa, ao longo do primeiro semestre de 2025; e, no Brasil, foram identificados três barcos de pesca estrangeiros navegando no interior da ZEE ao redor do ASPSP, em agosto de 2025, além de indícios de “*dark ships*”, detectados pelos sensores de luz noturna da plataforma, nas latitudes da Bahia. Em suma, essas constatações contribuíram para entendermos a intensidade de resposta empregada por cada Marinha estudada.

Assim, entre as conclusões mais relevantes acerca das ações adotadas pelas três Forças Navais, o estudo apontou que a Armada Argentina foi a que melhor atuou na repressão à pesca IUU, graças a sua abordagem assertiva ao desafio imposto pela enorme frota de pesca estrangeira navegando em suas águas, nos últimos anos; dessa forma, podemos associar a drástica redução da pesca IUU, ocorrida entre 2024

e 2025, à adoção de uma postura coercitiva pela Força Naval daquele país, que integrou ação de presença ostensiva de meios navais e aéreos atuando em conjunto, e o emprego de tecnologias de ponta para obtenção de uma Consciência Situacional Marítima robusta. Por outro lado, o caso uruguaio ressalta o perigo de se permitir que interesses políticos e econômicos de curto prazo — como pudemos verificar em relação ao crescimento do apoio portuário às frotas de pesca estrangeiras —, se sobreponham aos esforços de conservação e fiscalização da pesca IUU no mar. Já a Marinha brasileira, levando-se em conta o cenário da pesca IUU restrito ao Nordeste, foi a que apresentou os piores indicadores durante a fase comparativa: foi a Força Naval com a menor quantidade de meios para patrulhar suas águas, proporcionalmente ao tamanho da área marítima a ser vigiada; além disso, praticamente não acumulou resultados relevantes na repressão ao referido delito transfronteiriço, nos últimos anos. Essa constatação pode estar associada a uma percepção da Marinha brasileira que atribui um grau de relevância bem inferior ao dos países vizinhos, devido à baixa densidade de embarcações estrangeiras detectadas nas regiões limítrofes da ZEE nordestina.

Voltando à questão de pesquisa que delineou a presente tese, faremos, a seguir, um paralelo entre as vulnerabilidades encontradas no âmbito da MB para a repressão à pesca IUU e as respectivas oportunidades de aprimoramento, apontadas no quarto capítulo, a começar pela baixa efetividade da Força Naval brasileira nas regiões limítrofes da ZEE nordestina, tanto por conta das enormes distâncias marítimas a serem patrulhadas, no caso das águas jurisdicionais do Comando do 3º Distrito Naval, quanto pela deficiência de meios navais do Comando do 2º Distrito Naval para se fazer presente nas proximidades da “milha 200”. Assim, para a adoção de uma postura coercitiva preconizada pela EDM, propomos, no curto prazo, o estabelecimento de ciclos periódicos de PATNAV ao redor do ASPSP e nas proximidades da “milha 200” nas AJ do Com2ºDN, com base nos dados levantados pelo COMPAAz e seus Centros de Segurança Marítima, podendo ser panejada, como reforço, uma operação de maior porte, aos moldes da “Op. Amazônia Azul” de 2013, com a participação de meios da Esquadra; e, a médio prazo, a incorporação de novos NPa de 500 TON no Comando do 2º Distrito Naval, já a partir da prontificação do futuro NPa “Miramar”, recuperando assim a sua capacidade de ação de presença nos espaços marítimos mais distantes da sua área de jurisdição.

Outra vulnerabilidade apontada pela pesquisa é o risco inerente à incapacidade da FAB em prover Patrulha Marítima em apoio às PATNAV, devido à atual escassez de aeronaves de asa fixa; tal risco, como pudemos verificar, foi considerado crítico para a defesa de interesses brasileiros no mar. Como solução a essa vulnerabilidade, propomos que a MB priorize parcerias voltadas à ampliação do emprego de aeronaves remotamente pilotadas — uma tendência já observada na Armada Argentina —, devido às enormes vantagens operativas: autonomia para cobrir extensas áreas marítimas, menor custo relativo e elevada aplicabilidade.

Além disso, em que pese ter sido constatado o elevado grau de excelência em que se encontra a MB no uso de tecnologias para a manutenção da Consciência Situacional Marítima, a garantia da defesa dos interesses brasileiros no mar também passará pela expansão gradual, a médio e longo prazos, da capacidade de monitoramento e controle das embarcações de interesse nas áreas mais remotas da Amazônia Azul, a partir da continuidade do projeto SisGAAz. Essa expansão poderá envolver a instalação de radares OTH na região Nordeste, o desenvolvimento de novas ferramentas de apoio à decisão que façam a integração de dados e agilizem processos de tomada de decisão e, finalmente, a busca por novas parcerias com outros órgãos governamentais, em especial com o CENSIPAM, para o compartilhamento de tecnologias e expertises.

Desse modo, concluímos, pelo exposto acima, que o objetivo da presente tese foi alcançado e a questão de pesquisa respondida; em resumo, o enfrentamento à pesca IUU no Nordeste brasileiro requer uma abordagem abrangente e multifacetada, que combine novas tecnologias, fiscalização eficaz no mar e a integração de esforços com outros órgãos. As lições da Argentina e do Uruguai oferecem um panorama claro acerca dos caminhos a serem seguidos e dos erros a serem evitados, servindo de base sólida para o aprimoramento da Marinha do Brasil, na luta contra violações à soberania nacional no mar.

Por fim, sugerimos a criação de Grupos de Estudos voltados ao aprofundamento das pesquisas aqui iniciadas, para que possam ser analisadas à luz da viabilidade técnica, econômica e estratégica, bem como sob a perspectiva de sua adequabilidade para a ampliação da Consciência Situacional Marítima no âmbito da MB e futuras implementações. Dessa forma, acreditamos que a presente tese não se encerra em conclusões, mas abre caminho para novos estudos, dentro um processo

contínuo de aprimoramento institucional e de consolidação da presença naval brasileira nos pontos mais distantes da Amazônia Azul.

REFERÊNCIAS

ADNSUR. ***La pesca ilegal en la milla 201 del mar argentino: pérdidas millonarias e impacto en los recursos argentinos.*** Chequeado.com, em abril de 2025. Disponível em: <https://chequeado.com/el-explicador/la-pesca-ilegal-en-la-milla-201-del-mar-argentino-perdidas-millonarias-e-impacto-en-los-recursos-argentinos/>. Acesso em 10 de maio

ANTUNES, Felipe. **A Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada nas Águas Jurisdicionais Brasileiras: os desafios no combate à captura irregular do atum na área do 3º Distrito Naval.** Dissertação (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2021.

ARGENTINA. ***Buques capturados.*** Prefectura Naval Argentina. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/resumen-operativo/buques-capturados>. Acesso em 10 de maio.

ARGENTINA. ***Estructura del Comando Conjunto Marítimo – Actividad.*** Ministerio de Defensa. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/estructura-del-comando-conjunto-maritimo/actividad>.

ARGENTINA. ***Estructura del Comando Conjunto Marítimo - Reseña Historica.*** Ministerio de Defensa. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/estructura-del-comando-conjunto-maritimo/resena-historica>. Acesso em 10 de maio.

ARGENTINA. ***Exportaciones pesqueras - comportamiento de los principales mercados internacionales 2022.*** Ministerio de Economía, em junho de 2023. Disponível em: [https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos/000000_Informes/800000_Exportaciones%20e%20importaciones%20pesqueras%20-%20Informes%20Anuales/000017_2022/230609_Exportaciones%20Pesqueras%20-%20Comportamientos%20de%20los%20principales%20mercados%202022%20\(1\).pdf](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/economia/_archivos/000000_Informes/800000_Exportaciones%20e%20importaciones%20pesqueras%20-%20Informes%20Anuales/000017_2022/230609_Exportaciones%20Pesqueras%20-%20Comportamientos%20de%20los%20principales%20mercados%202022%20(1).pdf). Acesso em 10 de maio.

ARGENTINA. ***Informes de Cadenas de Valor – Pesca y acuicultura. Cierre estadístico año 2023.*** Ministerio de Economía, maio de 2024. Disponível em: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/pesca_y_acuicultura_2024_0.pdf. Acesso em 10 de maio de 2025.

ARGENTINA. ***La Armada Argentina participó de una operación de vigilancia y control de los espacios marítimos.*** Ministerio de Defensa, em 22 de fevereiro de

2025. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-armada-argentina-participo-de-una-operacion-de-vigilancia-y-control-de-los-espacios>. Acesso em 05 de agosto.

ARGENTINA. **Patrullero Oceánico ARA "Bouchard" (P-51)**. *Ministerio de Defensa*. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/armada-argentina/superficie/unidades/patrullero-oceanico-ara-bouchard-p-51>. Acesso em 10 de maio.

ARGENTINA. **Prefectura desarrolló su Sistema Guardacostas para lograr mayor eficiencia en la seguridad de los argentinos**. *Ministerio de Seguridad Nacional*, em abril de 2023. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/prefectura-desarrollo-su-sistema-guardacostas-para-lograr-mayor-eficiencia-en-la-seguridad#:~:text=La%20Prefectura%20Naval%20Argentina%2C%20Autoridad%20Marítima%20nacional%2C%20continúa,para%20contribuir%20a%20la%20seguridad%20de%20los%20argentinos>. Acesso em 10 de maio.

ARGENTINA. **Prefectura Naval Argentina**. *Ministerio de Seguridad Nacional*. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval>. Acesso em 10 de maio.

BANCO DO NORDESTE. **Produção de pescado no Brasil e no Nordeste brasileiro**. Em 2021. Disponível em: https://www.bnb.gov.br/s482-dspace/bitstream/123456789/649/1/2021_CDS_150.pdf. Acesso em 13 de julho.

BEIRÃO, André *et. al.* **O valor do mar**. Ed. Essential Idea. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/livro-o-valor-do-mar>. Acesso em 13 de julho.

BONILLA, Javier. **Uruguay confirma la compra de las dos OPV de la española Cardama armadas con torres Escribano**. *Defensa.com*, em novembro de 2024. Disponível em: <https://www.defensa.com/uruguay/uruguay-confirma-compra-dos-opv-espanola-cardama-armadas-torres>. Acesso em 10 de junho.

BRASIL. Amazônia Azul: **Marinha se prepara para proteger as águas territoriais na Copa do Mundo**. Ministério da Defesa, em 17 de fevereiro de 2013. Disponível em: <https://www.gov.br/defesadigital/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/ultimas-noticias/defesa-amazonia-azul-marinha-se-prepara-para-protetger-as-aguas-territoriais-na-copa-do-mundo>. Acesso em 13 de julho.

BRASIL. **Centro de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul – Missão**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/compaaz/node/156>. Acesso em 13 de julho.

BRASIL. **Diretoria de Aeronáutica da Marinha promove reunião no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica com a Petrobras**. Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em março de 2025. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/daerm/node/493>. Acesso em 13 de julho.

BRASIL. **Estratégia de Defesa Marítima 1ª Edição**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/ema-310-edm-1ed.pdf>. Acesso em 13 de julho.

BRASIL. **Marinha, Sudene e a Amazônia Azul**. Marinha do Brasil, em junho de 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/marinha-sudene-e-amazonia-azul>. Acesso em 13 de julho.

BRASIL. **Painel de Monitoramento da pesca do atum 2024**. Ministério da Pesca e Aquicultura, em 30 de dezembro de 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mpa/pt-br/assuntos/noticias/painel-de-monitoramento-da-pesca-de-atuns-e-afins-exibe-numeros-atualizados-dessa-pesca-em-2024> . Acesso em 25 de julho.

BRASIL. **Painel Unificado do RGP**. Ministério da Pesca e Aquicultura, em dezembro de 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mpa/pt-br/assuntos/cadastro-registro-e-monitoramento/painel-unificado-do-registro-geral-da-atividade-pesqueira>. Acesso em 13 de julho.

BRASIL. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. Ministério da Defesa, em janeiro de 2014. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf. Acesso em 25 de junho.

BRASIL. **SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso em 13 de julho.

BRASIL. **SISTRAM (Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo)**. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Sistema/sistram>. Acesso em 13 de julho.

CHALULEU, Julio. **Shared Fishery Argentine-Uruguayan Common Fishing Zone**. FAO. Disponível em: <https://www.fao.org/4/Y4652E/y4652e08.htm>. Acesso em 10 de junho.

CORRÊA, Bruna. **Desafios à reestruturação da Marinha do Uruguai**. Boletim Geocorrente nº 166, em 20 de julho de 2022. Acesso em 10 de junho. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/boletim-166.pdf>. Acesso em 10 de junho.

CUBEROS, Lucía. **Proyecto en fase de prueba busca reforzar el control de la pesca ilegal, con apoyo de la Embajada Británica**. BÚSQUEDA, em 03 de abril de 2025. Disponível em: <https://www.busqueda.com.uy/informacion/proyecto-fase-prueba-busca-reforzar-el-control-la-pesca-ilegal-apoyo-la-embajada-britanica-n5397639>. Acesso em 10 de junho.

CUBEROS, Lucía. **Uruguay's navy looks to shine a light on 'dark fishing'**. *Dialogue Earth*, em 07 de março de 2024. Disponível em:

<https://dialogue.earth/en/ocean/uruguays-navy-looks-to-shine-a-light-on-dark-fishing/>. Acesso em 10 de junho.

DANTAS, Dhartha. **APÊNDICE B**. Entrevista cedida a Rodrigo Rocha Barros, Rio de Janeiro, em 20 de julho de 2025. Realizada por meio de mensagens de texto e voz.

DELGADO, Juan. **Argentina aumenta seu poder aéreo**. Diálogo Américas, em 11 dezembro de 2024. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/argentina-aumenta-seu-poder-aereo/>. Acesso em 10 de maio.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. ***Coast Guard Cutter James returns home following South Atlantic Ocean deployment to counter illegal, unreported and unregulated fishing***. U.S. Southern Command, em 24 de julho de 2024. Disponível em: <https://www.southcom.mil/News/PressReleases/Article/3849655/coast-guard-cutter-james-returns-home-following-south-atlantic-ocean-deployment/>. Acesso em 10 de maio.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. ***Illegal, Unreported, And Unregulated Fishing Strategic Outlook***. United States Coast Guard, em setembro de 2020. Disponível em: www.uscg.mil/Portals/0/Images/iuu/IUU_Strategic_Outlook_2020_FINAL.pdf. Acesso em 25 de julho.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. ***United States and Argentina strengthen security cooperation***. U.S. Embassy in Argentina, em setembro de 2024. <https://ar.usembassy.gov/united-states-and-argentina-strengthen-security-cooperation/>. Acesso em 10 de maio.

FARIA, Afonso Prado Maia. **A Consciência Situacional Marítima (CSM) e a Marinha do Brasil**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, jan/jun. 2012. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistadaegn/issue/view/714/170>. Acesso em 25 de julho.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION. ***Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing***. 2025. Disponível em: <https://www.fao.org/iuu-fishing/en/>. Acesso em 25 de julho.

FREITAS, Carlos Eduardo. **APÊNDICE A**. Entrevista cedida a Rodrigo Rocha Barros, Rio de Janeiro, em 26 de maio de 2025. Realizada por meio de mensagens de texto e voz.

FUNDACIÓN ARGENTINA AZUL. ***Argentina y el Mar***. Fundación Argentina Azul, em 2025. Disponível em: <https://fundacionargentinaazul.org/argentina-y-el-mar/>. Acesso em 10 de maio de 2025.

GALANTE, Alexandre. **‘Guerra do Atum’: barco brasileiro é atacado por embarcação chinesa em alto-mar**. Poder Naval, em novembro de 2018. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2018/11/23/guerra-do-atum-barco-brasileiro-e-atacado-por-embarcacao-chinesa-em-alto-mar/>. Acesso em 13 de julho.

GALANTE, Alexandre. **Fragata do Uruguai abriu fogo contra pescador do Brasil.** Poder Naval, em 15 de janeiro de 2019. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2019/01/15/fragata-do-uruguai-abriu-fogo-contra-navio-pesqueiro-do-brasil/>. Acesso em 28 de maio.

INSIGHT CRIME, et. al. IUU Fishing Crimes in Latin America and the Caribbean. Clals Working Paper Series n. 39, em agosto de 2022. Disponível em: <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2022/09/SSRN-IUU-Fishing-Crimes-in-Latin-America-and-the-Caribbean-American-university-InSight-Crime-2022.pdf>. Acesso em 10 de maio.

INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNAS – ICCAT. **Latest News.** 2025a. Disponível em: <https://www.iccat.int/en/#> . Acesso em 25 de junho.

INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNAS – ICCAT. **Partes contratantes.** 2025. Disponível em: <https://www.iccat.int/es/contracting.html>. Acesso em 25 de junho.

KOOP, Fermin. **Pesca ilegal burla fiscalização de principal porto do Uruguai.** *Dialogue Earth*, em 31 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://dialogue.earth/pt-br/oceanos/362678-navios-pesca-ilegal-uruguai-montevideo/>. Acesso em 10 de junho.

LOAIZA, Yalilé. **Cómo afecta la pesca ilegal china en Uruguay: depredación del mar y ausencia de controles.** INFOBAE, em outubro de 2022. Disponível em: <https://www.infobae.com/america/medio-ambiente/2022/10/04/como-afecta-la-pesca-ilegal-china-en-uruguay-depredacion-del-mar-y-ausencia-de-controles/>. Acesso em 28 de maio.

MORATA, Ricardo. **APÊNDICE C.** Entrevista cedida a Rodrigo Rocha Barros, Rio de Janeiro, em 07 de agosto de 2025. Realizada por meio de mensagens de texto e voz.

NAVARRO, Eduardo. **A Presença da frota pesqueira chinesa no Atlântico Sul: pesca ilegal ou projeção de poder marítimo?** Mar e Defesa, em março de 2023. Disponível em: <https://www.maredefesa.com.br/post/a-presenca-da-frota-pesqueira-chinesa-no-atlantico-sul-pesca-ilegal-ou-projecao-de-poder-maritimo>. Acesso em 13 de julho.

PADILHA, Luiz. **Fragata Independência impediu que navio estrangeiro realizasse pesquisa sem autorização em nossa Plataforma Continental.** Defesa Aérea e Naval, em 28 de abril de 2023. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/naval/fragata-independencia-impediu-que-navio-estrangeiro-realizasse-pesquisa-sem-autorizacao-em-nossa-plataforma-continental>. Acesso em 13 de julho.

PADILHA, Luiz. **Navio-Patrolha “Macau” apoia apresamento de embarcação irregular.** Defesa Aérea e Naval, em outubro de 2013. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/naval/navio-patrolha-macau-apoia-apresamento-de-embarcacao-irregular>. Acesso em 13 de julho.

PORFILIO, Gabriel. **La Armada de Uruguay desactiva cuatro buques y pierde su capacidad de combate.** *Infodefensa.com*, em 30 de junho de 2022. Disponível em: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3810200/armada-uruguay-desactiva-cuatro-buques-pierde-capacidad-combate>. Acesso em 10 de junho.

PORFILIO, Gabriel. **La Aviación Naval de Uruguay recibe un helicóptero Bell OH-58 de segunda mano.** *Infodefensa.com*, 30 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3128571/aviacion-naval-uruguay-recibe-helicoptero-bell-oh-58-segunda-mano>. Acesso em 10 de junho.

PORFILIO, Gabriel. **Vuelan rumbo a Uruguay los tres aviones Cessna O-2 para la Armada.** *Infodefensa.com*, em agosto de 2018. Disponível em: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3057899/vuelan-rumbo-uruguay-tres-aviones-cessna-2-armada>. Acesso em 10 de junho.

REDAÇÃO. **¿Cuáles son las estrategias que realiza la flota pesquera de China para pescar ilegalmente en la ZEE de Argentina?** *Revista Scenario Mundial*, março de 2025. Disponível em: <https://www.escenariomundial.com/2025/03/10/cuales-son-las-estrategias-que-realiza-la-flota-pesquera-de-china-para-pescar-ilegalmente-en-la-zee-de-argentina/>. Acesso em 10 de maio de 2025.

REDAÇÃO. **Argentina comprará tres patrulleros oceánicos para la Prefectura Naval con financiación francesa.** *Site WEBINFOMIL*, em três de dezembro de 2024. Disponível em: <https://www.webinfomil.com/2024/12/argentina-comprara-tres-patrulleros.html>. Acesso em 10 de maio.

REDAÇÃO. **Argentina: misión en Israel muestra interés por drones, blindados y misiles.** *Aviaciononline*, em dezembro de 2024. Disponível em: <https://www.aviaciononline.com/argentina-israel-drones>. Acesso em 10 de maio.

REDAÇÃO. **Atum nobre e valor agregado fazem do RN 3º maior exportador do Brasil.** *Tribuna do Norte*, em setembro de 2024. Disponível em: <https://tribunadonorte.com.br/economia/atum-nobre-e-valor-agregado-fazem-do-rn-3o-maior-exportador-do-brasil/>. Acesso em 13 de julho.

REDAÇÃO. **Cv Caboclo V-19.** *Poder Naval*. Disponível em: <https://www.naval.com.br/ngb/C/C006/C006.htm>. Acesso em 13 de julho.

REDAÇÃO. **El Comando Conjunto Marítimo intensifica el control del Mar Argentino.** *ARGENPORTS*, em 24 de dezembro de 2024. Disponível em:

<https://argenports.com/nota/el-comando-conjunto-maritimo-intensifica-el-control-del-mar-argentino/>. Acesso em 10 de maio.

REDAÇÃO. ***El Estado Mayor Conjunto trabaja en la creación de un Comando Conjunto Marítimo, para la vigilancia de los espacios marítimos***. Fundación NUESTROMAR, em dezembro de 2020. Disponível em:

<https://www.nuestromar.org/pesca-y-acuicultura/el-estado-mayor-conjunto-trabaja-en-la-creacion-de-un-comando-conjunto-maritimo-para-la-vigilancia-de-los-espacios-maritimos/>. Acesso em 10 de maio.

REDAÇÃO. **Navio japonês é apreendido e capitão preso por crime ambiental**. site iBahia, em agosto de 2013. Disponível em: <https://ibahia.com/salvador/navio-japones-e-apreendido-e-capitao-preso-por-crime-ambiental>. Acesso em 13 de julho.

REDAÇÃO. **NPa Macau P-71**. Poder Naval. Disponível em: <https://www.naval.com.br/ngb/M/M080/M080.html>. Acesso em 13 de julho.

REDAÇÃO. **NPaOc Araguari P-122**. Poder Naval. Disponível em: <https://www.naval.com.br/ngb/A/A135/A135.html>. Acesso em 13 de julho.

REDAÇÃO. **PRONAPA: Revitalização naval e avanço tecnológico no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro**. Poder Naval, em março de 2024. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2024/03/21/pronapa-revitalizacao-naval-e-avanco-tecnologico-no-arsenal-de-marinha-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em 10 de julho.

REDAÇÃO. ***Subprefectura de Juan Lacaze realizó persecución de película***. *El Telegrafo*, em 21 de março de 2025. Disponível em: <https://www.eltelegrafo.com/2025/03/subprefectura-de-juan-lacaze-realizo-persecucion-de-pelicula/>. Acesso em 10 de junho.

SANCHEZ, Wilder. ***The Uruguayan Navy: Preparing for the 21st century***. CIMSEC, em 30 de outubro de 2023. Disponível em: <https://cimsec.org/category/global-analysis/south-america-global-analysis/>. Acesso em 10 de junho.

SANTOS, Thauan *et. al.* **Economia Azul**. Editora Essential Idea, em novembro de 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/livro-economia-azul>. Acesso em 13 de julho.

SZKLARZ, Eduardo. **Marinha Argentina captura um navio chinês que pescava ilegalmente**. Diálogo Américas, maio de 2020. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/marinha-argentina-captura-um-navio-chines-que-pescava-ilegalmente/>. Acesso em 10 de maio.

URUGUAI. **Armada Nacional incorporó buque de patrullaje a su flota**. *Presidencia del Uruguay*, em 21 de outubro de 2024. Disponível em: <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/armada-nacional-incorporo-buque-patrullaje-su-flota>. Acesso em 10 de junho.

URUGUAI. ***Cadena pesquera: evolución reciente y perspectivas***. Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, em 2024. Disponível em: <https://descargas.mgap.gub.uy/OPYPA/Anuarios/Anuarioopypa2024/CP/16/CP16web/CP16-Cadenapesquera.pdf>. Acesso em 28 de maio.

URUGUAI. **PRENA – Prefectura Nacional Naval**. Armada Nacional. Disponível em: <https://www.armada.mil.uy/index.php/institucion/organizacion/grandes-mandos/prefectura-nacional-naval>. Acesso em 10 de junho.

URUGUAI. ***Presentación del Helicóptero Agusta Bell – 412HP***. Armada Nacional, em 17 de dezembro de 2020. Disponível em: <https://www.armada.mil.uy/index.php/noticias/454-presentacion-del-helicoptero-agusta-bell-412hp>. Acesso em 10 de junho.

WILTGEN, Guilherme. **Brasil vai doar dois helicópteros Jet Ranger da Marinha ao Uruguai**. Defesa Aérea e Naval, em 13 de maio de 2025. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/aviacao/brasil-vai-doar-dois-helicopteros-jet-ranger-da-marinha-ao-uruguai>. Acesso em 10 de junho.

XAVIER, Alexandre Tito. **Os EUA e o início da preocupação com o Atlântico Sul – aumento da *dark fleet* chinesa**. Tito Geopolítica, em 27 de janeiro de 2021. Disponível em: <https://www.atitoxavier.com/post/os-eua-e-o-inicio-da-preocupacao-com-o-atlantico-sul-aumento-da-dark-fleet-chinesa>. Acesso em 25 de julho.

APÊNDICE A – Entrevista com o Capitão de Mar e Guerra Carlos Eduardo Felipe de Freitas Silva

Entrevistado: Carlos Eduardo Felipe de Freitas Silva

Cargo/Função: Adido Naval brasileiro na Argentina

Instituição/Organização: Marinha do Brasil

Data da entrevista: 26 de maio de 2025.

Local: entrevista realizada por meio de mensagens de texto e voz.

Entrevistador: Quais sistemas de acompanhamento satelitais são acessados na Argentina, em seus Centros de Segurança Marítima, no monitoramento do tráfego de embarcações pesqueiras?

Entrevistado: A Argentina possui sistemas próprios e parcerias estratégicas para o monitoramento de suas águas territoriais, sendo que a Prefeitura Naval Argentina e a Armada Argentina desempenham papéis que se complementam nesta tarefa. As informações disponíveis indicam que a Prefeitura Naval Argentina utiliza tecnologia de radar de abertura sintética (SAR); esta tecnologia é fornecida pela *Comisión Nacional de Actividades Espaciales* (CONAE) da Argentina. Recentemente, foi formalizada a integração do Sistema Oceânico SAOCOM (SOS) ao Sistema Guardacostas da PNA, permitindo otimizar a vigilância do mar por meio de imagens de satélite de radar de abertura sintética (SAR), melhorando significativamente a capacidade de detecção de embarcações. Esta tecnologia SAR desenvolvida nacionalmente representa um significativo avanço, pois inclui algoritmos inteligentes, maior capacidade de processamento e uma drástica redução nos tempos de análise. O sistema aumentou a efetividade na detecção de navios em mais de 65% e reduziu o tempo de processamento por imagem de 45 para 10 minutos. Em complemento, a Prefeitura Naval Argentina utiliza um sistema integral denominado "Sistema Guardacostas" para vigilância eletrônica e controle do mar. Este sistema integra várias tecnologias e fontes de dados:

- Sistema de Identificación Automática de Navios (AIS);
- Sistema Satelital Control Pesquero (SSCP);
- Sistema de Identificación e Seguimiento de Longo Alcance (LRIT); e
- Sistema de Movimiento de Buques Pasajeros y Cargas (MBPC).

Entrevistador: Apresentar dados estatísticos sobre as ações da Armada Argentina / Prefeitura Naval Argentina no combate à pesca ilegal por embarcações estrangeiras em sua ZEE, registrados entre 2020 e 2024.

Entrevistado: Cabe destacar a dificuldade de obter dados estatísticos detalhados sobre as ações da Armada Argentina e da Prefeitura Naval Argentina contra a pesca ilegal estrangeira entre 2020 e 2024. Existem informações do período de 1986 a 2020 (em links). Apesar das solicitações, as fontes oficiais disponibilizam poucas informações desagregadas sobre abordagens, multas e pescado apreendido. Os relatórios oficiais e anuários não oferecem os dados específicos necessários, o que dificulta a análise acadêmica da eficácia das ações de controle e compromete a transparência e a verificação pública dessas operações.

Com base nos dados disponíveis, observa-se uma escalada significativa nas operações de vigilância e controle, especialmente a partir de 2020, quando se intensificou a presença de frotas pesqueiras estrangeiras, principalmente chinesas, nas proximidades da fronteira marítima argentina. A Prefeitura Naval Argentina (PNA), atuando como Autoridade Marítima Nacional e parte integrante do Sistema Integrado de Control de Atividades Pesqueiras (SICAP), tem registrado capturas expressivas de embarcações ilegais e apreensões substanciais de equipamentos e produtos pesqueiros, estabelecendo precedentes jurídicos importantes no direito marítimo internacional.

A identificação de centenas de barcos suspeitos e as apreensões milionárias de equipamentos evidenciam a magnitude do problema e a resposta institucional argentina. A implementação de tecnologias avançadas de detecção e a coordenação interinstitucional têm permitido estabelecer novos marcos no direito marítimo internacional, particularmente com a primeira sanção eletrônica por pesca ilegal. No entanto, as estimativas de perdas econômicas de 2.7 bilhões de dólares anuais e a presença contínua de aproximadamente 500 embarcações ilegais na região indicam que o desafio permanece crítico, requerendo sustentação e possível ampliação dos esforços de vigilância e controle marítimo.

A tabela abaixo mostra os dados estatísticos extraídos da investigação original, apresentados em português e no formato solicitado. Os valores são aproximados, baseados nos dados disponíveis nas fontes públicas, pois não há acesso direto à intranet da Armada Argentina/PNA ou anuários estatísticos completos.

Os números refletem as principais ações registradas e reportadas na imprensa e órgãos oficiais entre 2020 e 2024.

Tabela 5 – Combate à Pesca IUU por Embarcações Estrangeiras na Argentina (2020-2024).

Abordagens*	Apresamentos	Multas (US\$)	Pescado apreendido (Ton)
50	12	3.500.000	180
60	15	4.000.000	220
57	16	4.200.000	235
55	18	4.500.000	250
70	19	5.000.000	270

*Abordagens: Inclui inspeções, interceptações e procedimentos de fiscalização realizados pela Armada Argentina e Prefeitura Naval Argentina, em embarcações nacionais e estrangeiras.

Entrevistador: indicar, por cada ano, as nacionalidades dos barcos apresados.

Entrevistado: As nacionalidades encontradas seguem conforme a tabela abaixo:

Tabela 6 – Nacionalidades das embarcações estrangeiras apresadas.

Ano	Nacionalidades
2020	4 chinesas, 1 coreana, 1 portuguesa (estimado, sem registro exato)
2021	3 chinesas, 1 coreana, 1 taiwanesa (tendência confirmada)
2022	4 chinesas, 2 coreanas, 1 espanhola (casos reportados)
2023	5 chinesas, 2 coreanas, 1 taiwanesa (casos reportados)
2024	4 chinesas, 1 coreana, 1 espanhola, 1 portuguesa (casos reportados)

APÊNDICE B – Entrevista com o Capitão de Fragata Dhartha Dantas

Entrevistado: Dhartha Dantas

Cargo/Função: Oficial do Estado-Maior do Comando do 2º Distrito Naval

Instituição/Organização: Marinha do Brasil

Data da entrevista: 20 de julho de 2025.

Local: entrevista realizada por meio de mensagens de texto e voz.

Entrevistador: Peço que, para iniciarmos a entrevista, que o Sr. comente a respeito da sua experiência profissional como Oficial da MB servindo no Com2ºDN.

Entrevistado: Eu sirvo no Comando do 2º Distrito Naval desde 2020, tendo atuado como Encarregado da Seção de Operações desde a minha chegada até o início de 2025.

Entrevistador: Existem registros consolidados acerca da presença de barcos de pesca estrangeiros dentro ou nas proximidades das águas jurisdicionais do Com2ºDN, no período em que o Sr. atuou como Encarregado de Operações? Caso afirmativo, solicito que faça um breve relato sobre o(s) referido(s) evento(s).

Entrevistado: No meu período à frente da Seção de Operações, ocorreram dois episódios de embarcações estrangeiras na ZEE brasileira, nos anos de 2021 e 2022. O primeiro ocorreu em 14 de janeiro de 2021, a partir de uma denúncia feita pelo navio mercante “*Endurance*”, agenciado pela empresa Wilson Sons, que reportou à Capitania dos Portos do Espírito Santo o avistamento de 13 barcos de pesca asiáticos em atividade de pesca nas proximidades da “milha 200”, em latitudes coincidentes ao sul da Bahia; e, pelas coordenadas geográficas fornecidas para cada embarcação, foi constatado que duas delas estavam operando dentro da ZEE. A Capitania enviou mensagem ao Comando de Operações Navais e ao Comando do 2º Distrito Naval relatando o ocorrido, e então, em 15 de janeiro, a Corveta “Caboclo” suspendeu em Patrulha Naval; às 08h:00 do dia 18 de janeiro, o navio identificou visualmente três navios de pesca estrangeiros e mais um via radar, todos fora da ZEE. A Corveta permaneceu em patrulha até o dia 26 de janeiro, dentro uma área circular com 60 milhas náuticas de raio, sem ter havido novos avistamentos, até ser autorizada a regressar.

Já em janeiro de 2022, durante uma Patrulha Marítima com o apoio de aeronave P-95 da FAB, levando a bordo um Oficial da MB como observador aéreo, foi avistada uma nova embarcação de pesca taiwanesa, denominada "HUNG CHUAN", na posição 12°56'1S / 034°05'W, a cerca de 2km dentro da ZEE (medidos de forma remota, com auxílio de sistema de monitoramento satelital), em atividade suspeita. Com a aproximação da aeronave sobre a embarcação, foi possível observar caixas de papelão sendo jogadas no mar enquanto o barco tomava um rumo se afastando da ZEE. A aeronave tentou fazer chamada VHF, sem respostas. Após o registro fotográfico da embarcação, a aeronave regressou para terra.

APÊNDICE C – Entrevista com o Capitão de Mar e Guerra Ricardo Simonaio Morata

Entrevistado: Ricardo Simonaio Morata

Cargo/Função: Comandante do Centro de Operações Marítimas do COMPAAz

Instituição/Organização: Marinha do Brasil

Data da entrevista: 07 de agosto de 2025.

Local: entrevista realizada por meio de mensagens de texto e voz.

Entrevistador: Na sua opinião, existem dados estatísticos consolidados acerca das Patrulhas Navais, executadas nos espaços marítimos limítrofes da ZEE da região Nordeste?

Entrevistado: O papel estratégico da fronteira marítima e fluvial, tanto para a defesa da soberania nacional quanto para a proteção da segurança econômica e energética é reconhecido. Existe uma subseção do Estado-Maior responsável por indicadores, que realiza de forma sistemática a coleta e o processamento de dados das Patrulhas Navais e dos Patrulhamentos. Esses dados vêm sendo reestruturados em ambientes de big data, com o uso de dashboards interativos e inteligência artificial generativa. Essa estruturação fornece subsídios que garantem o uso racional dos meios com base em evidências promovendo maior eficiência operacional, ampliando a Consciência Situacional Marítima por meio do SisGAAz e garantindo o alinhamento à Estratégia de Defesa Marítima.

Entrevistador: Na sua opinião, quais são as fontes de dados comumente utilizadas pelo COMPAAz no monitoramento de frotas de pesca estrangeiras no entorno da ZEE brasileira? Alguma fonte específica consegue detectar a presença dessas frotas mesmo com o AIS desligado (por exemplo, por meio de imagens SAR)?

Entrevistado: As principais fontes de dados utilizadas pelo COMPAAz no monitoramento de frotas de pesca estrangeiras na ZEE brasileira incluem sistemas como AIS, SeaVision, SkyLight, CAMTES, MIRS e radares costeiros, além da plataforma *Global Fishing Watch* (GFW). Os sistemas SeaVision, GFW e SkyLight são empregados na detecção de embarcações não colaborativas. Essas plataformas combinam imagens de satélite, incluindo sensores SAR, RF e ópticos, para identificar possíveis “dark ships”.

Entrevistador: De acordo com sua experiência sobre uso de imagens SAR para detecção de dark ships, quanto tempo se leva entre pedir, receber e processar tais imagens?

Entrevistado: No COMPAAz utilizamos imagens satelitais, tanto SAR quanto ópticas, para a detecção de embarcações não colaborativas, com foco especial nas AJB. O tempo entre a solicitação, o recebimento e o processamento dessas imagens pode variar, mas, sob condições operacionais normais, esse ciclo se completa em até 72 horas. Esse prazo inclui desde a captação da imagem pelo satélite, sua transmissão para a estação de recepção, até o processamento e análise com a perspectiva de apoio de *Big data* e *dashboards* inteligentes, integrados à infraestrutura analítica do COMPAAz. O emprego dessas tecnologias permite uma redução significativa no tempo de resposta, viabilizando o uso racional dos meios com base em evidências, além de possibilitar a distinção entre ações preventivas e repressivas, conforme estabelecido pela Estratégia Nacional de Fronteiras.

Entrevistador: À luz da sua formação, atuação na área, e o rol de tecnologias existentes e disponíveis ao COMPAAz, o que pode ser considerado o “estado-da-arte” no monitoramento dos espaços marítimos?

Entrevistado: Atualmente, o que representa o estado da arte no monitoramento marítimo conduzido pelo COMPAAz é a integração dos sistemas e sensores do SisGAAz com soluções de *big data* e inteligência artificial generativa. Essa arquitetura tecnológica avançada amplia significativamente a Consciência Situacional Marítima, permitindo a identificação de ameaças e o monitoramento de infraestruturas. Essa estrutura moderna possibilita a detecção e a análise de contatos de interesse, inclusive aqueles não colaborativos, e viabiliza respostas diferenciadas frente a ameaças navais ou ilícitos transnacionais, em consonância com as diretrizes da Estratégia de Defesa Marítima.

Entrevistador: Com base na sua experiência prévia, como ocorre a interação entre o COMPAAz e os Centros Regionais de Segurança Marítima (CRSM)? É possível observar gargalos que afetem a tempestividade das decisões? Os CRSM possuem as mesmas capacidades tecnológicas encontradas no COMPAAz?

Entrevistado: A interação entre o COMPAAz e os Centros Regionais de Segurança Marítima (CRSM) ocorre de forma estruturada e permanente, com o objetivo de fortalecer a Consciência Situacional Marítima nas AJB. Criados a partir de 2019 nos Distritos Navais, os CRSM são responsáveis por monitorar suas áreas de jurisdição e gerar informações relevantes para subsidiar a tomada de decisão nas ações de segurança marítima. Esses centros fornecem ao COMPAAz análises qualitativas e quantitativas sobre atividades ilícitas observadas, como pesca ilegal, tráfico de drogas, contrabando e garimpo. As informações são consolidadas pelo Centro de Operações Marítimas do COMPAAz, que coordena a atuação nacional e, sempre que necessário, articula com centros internacionais de referência em segurança marítima. É inegável que existem necessidades de pessoal e material para o perfeito funcionamento do CR e L SM e F, em que pese os dados disponíveis no COMPAAz sejam disponibilizados para esses centros. Entretanto, o COMPAAz têm procurado mitigar essas dificuldades por meio do serviço que ocorre no Centro de Operações Marítimas. Ainda assim, os CRSM exercem um papel fundamental na base do sistema, contribuindo com dados regionais que são consolidados e processados pelo COMPAAz, servindo de subsídio para decisões estratégicas em âmbito nacional.

Entrevistador: Como o senhor avalia o apoio da FAB no esforço de patrulhamento nas AJB?

Entrevistado: Eu considero que o apoio da Força Aérea Brasileira nas Patrulhas Navais da AJB, contribui para o monitoramento de vastas áreas marítimas e para a identificação de embarcações envolvidas em atividades ilícitas. Entretanto, diante da escassez de meios e da necessidade de otimizar os recursos disponíveis e emprego das aeronaves é pautado pelo uso racional de meios baseado em evidências, sustentados por inteligência marítima e operacional.

Entrevistador: Com base na sua experiência, O COMPAAz já foi consultado por outras organizações acerca da presença de embarcações de pesca estrangeiras dentro da ZEE brasileira?

Entrevistado: O COMPAAz é rotineiramente consultado por outros órgãos nacionais e estrangeiros, públicos e privados sempre que surge preocupação com supostas frotas estrangeiras na ZEE brasileira. Até o momento não há registros confirmados de frotas estrangeiras pescando ilegalmente dentro da ZEE brasileira.

Entrevistador: Qual é a sua percepção em relação à presença de frotas de pesca estrangeiras na ZEE brasileira? A partir da Consciência Situacional Marítima que o órgão tem sobre a presença dessas embarcações, elas são consideradas uma ameaça grave à soberania do país ou ao ecossistema marinho brasileiro?

Entrevistado: A presença de embarcações de pesca estrangeiras no entorno da ZEE é uma possível ameaça à soberania nacional e ao ecossistema marinho e o COMPAAz atua no limite de suas atribuições, especialmente quando associadas à pesca IUU.

APÊNDICE D – Mapas de Calor da plataforma *Global Fishing Watch*

1. Águas jurisdicionais argentinas:

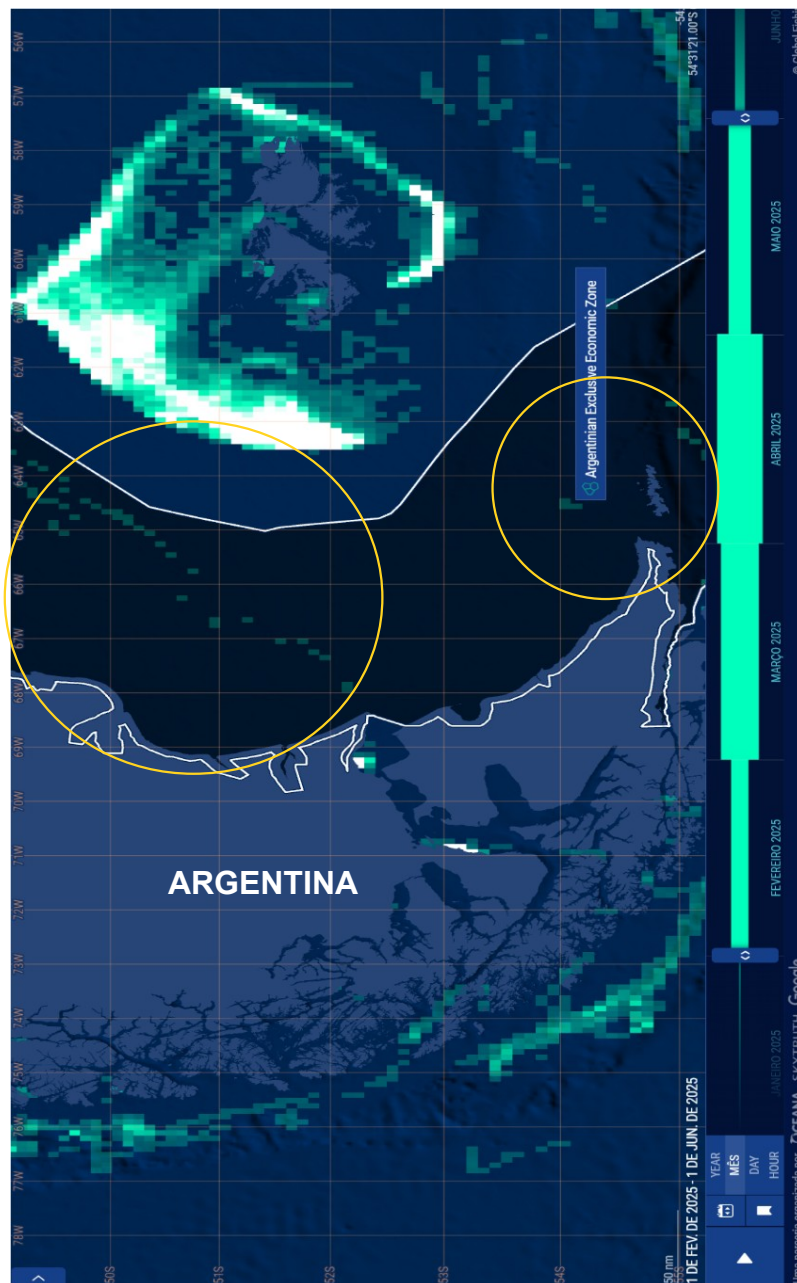


Figura 1 – espaço marítimo argentino compreendido entre as latitudes 55°S e 49°S, no período de fevereiro a junho de 2025. Os círculos apontam a presença de embarcações de pesca estrangeiras dentro da ZEE argentina; foram encontradas pelo menos treze embarcações, das seguintes nacionalidades: China, Noruega, Namíbia, Chile e Holanda.

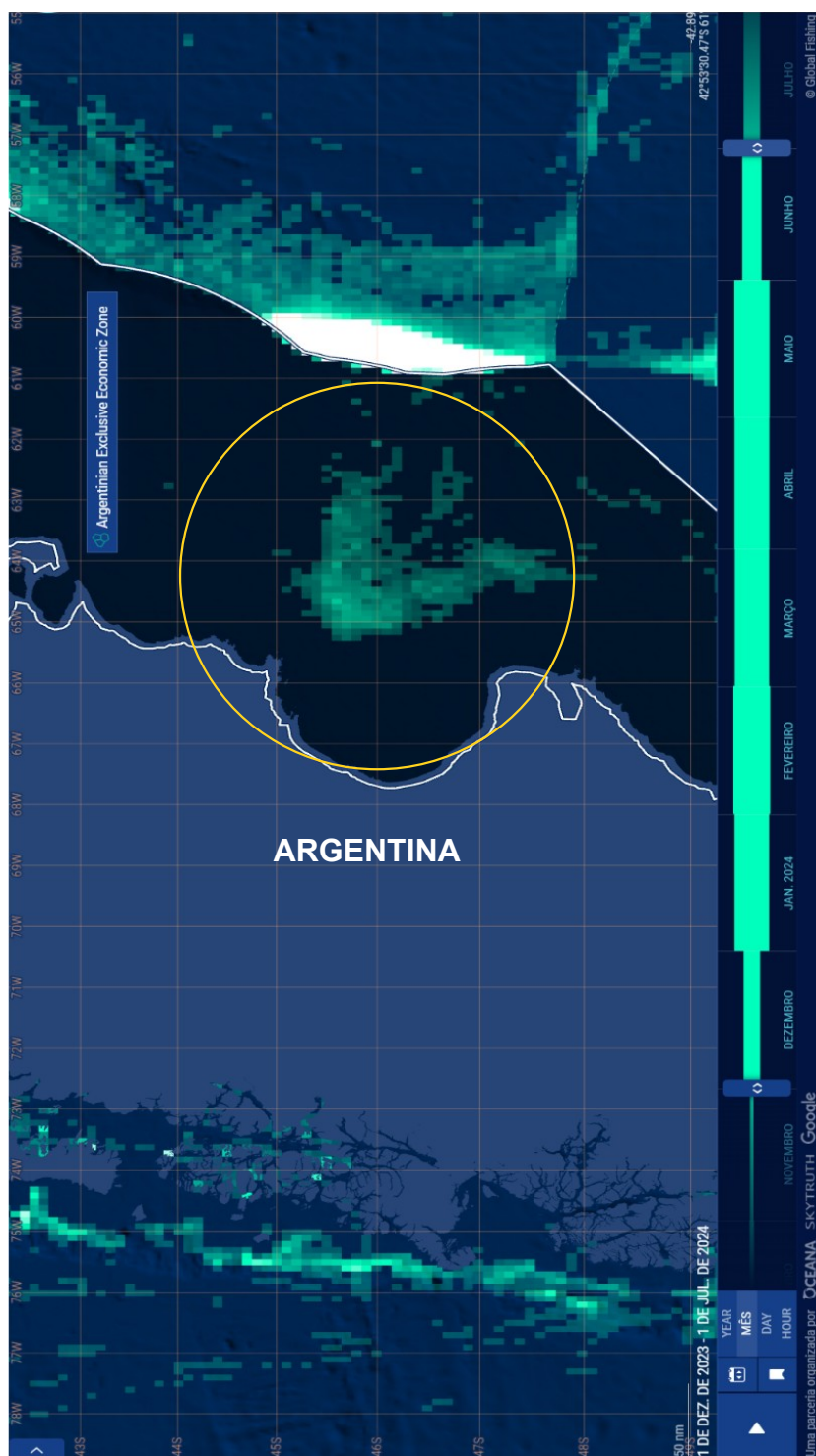


Figura 2 – espaço marítimo limitado pelas latitudes 49°S e 43°S, entre dezembro de 2023 e julho de 2024. Estima-se que haja uma centena de barcos de pesca chineses no interior da ZEE argentina, a distâncias que variam entre 40 a 190 milhas náuticas da costa.

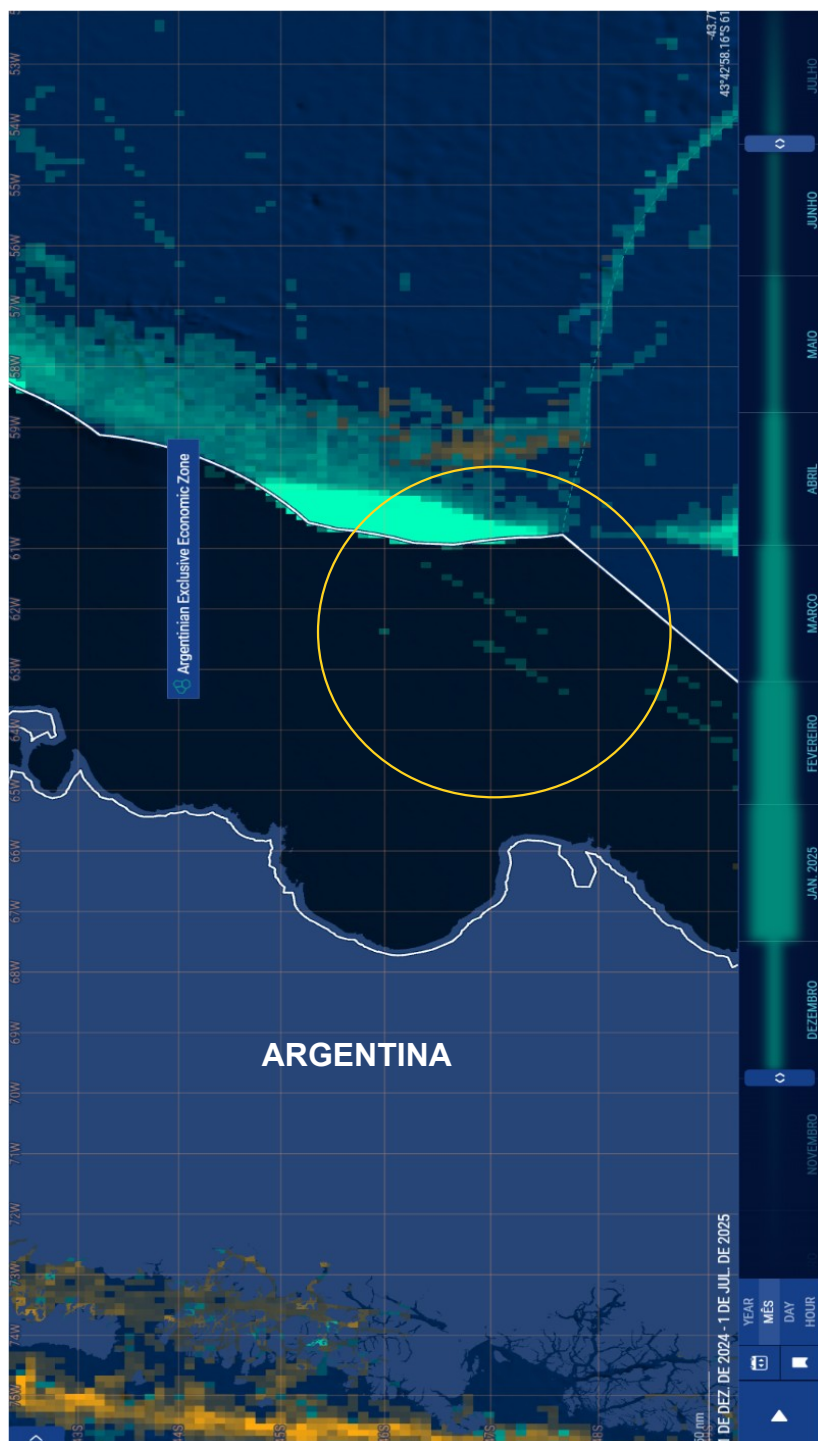


Figura 3 – o mesmo espaço marítimo apresentado na figura anterior, agora no período de dezembro de 2024 e julho de 2025. Foram contabilizadas cinco embarcações navegando no interior da ZEE argentina, todas chinesas.

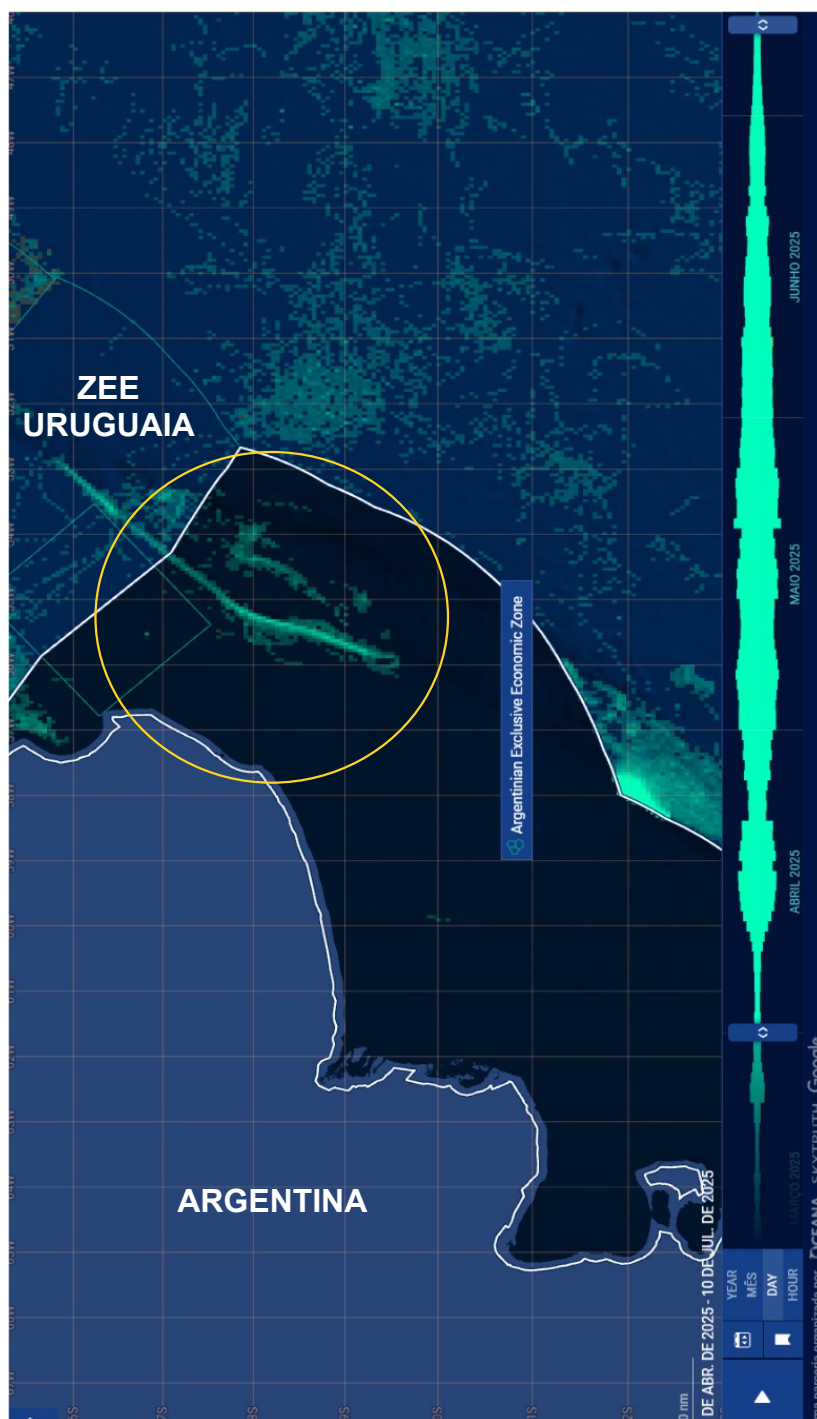


Figura 4 – espaço marítimo compreendido entre as latitudes 43°S e 36°S, entre abril e julho de 2025. Foram encontrados pelo menos doze barcos de pesca estrangeiros no interior da ZEE argentina, sendo dez uruguaios e dois coreanos.

2. Águas jurisdicionais uruguaias:

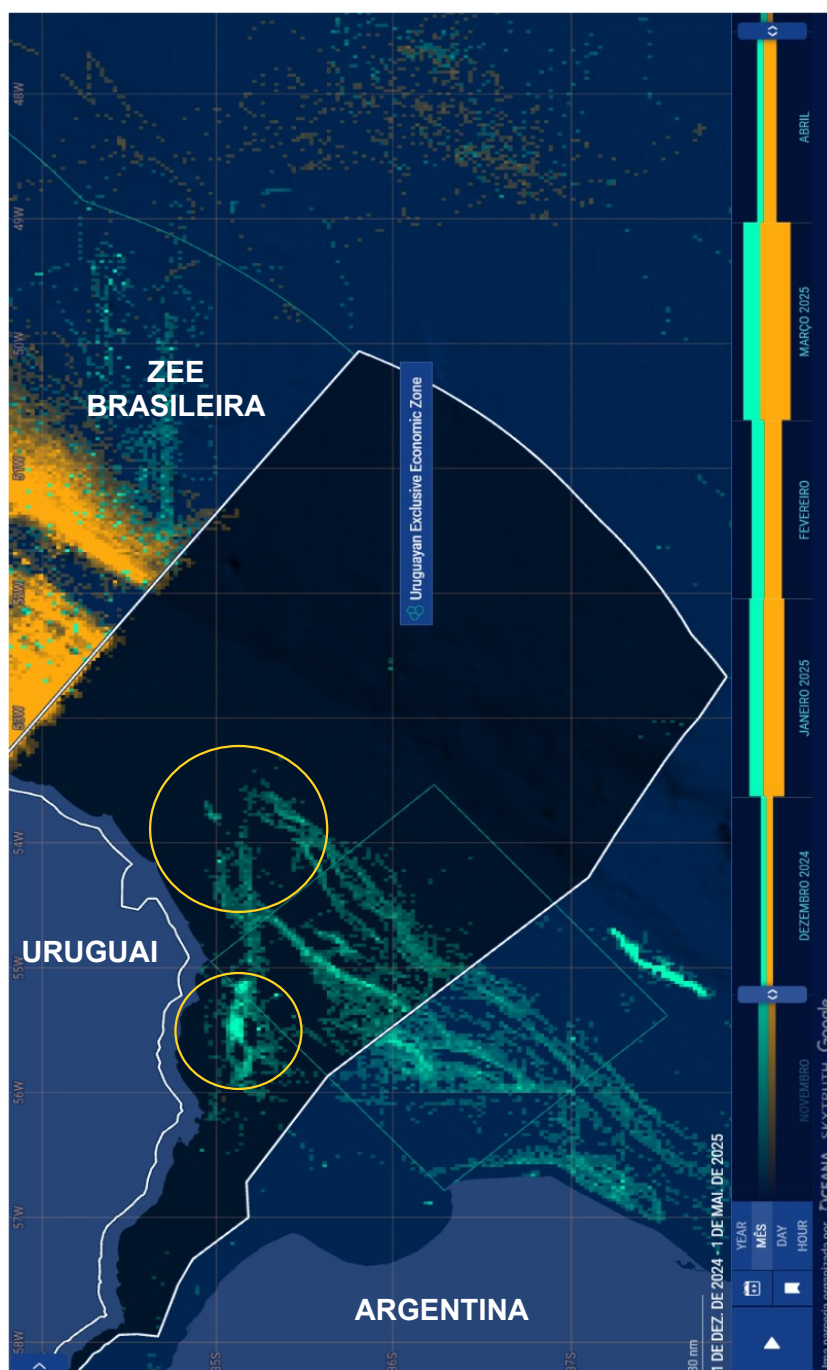


Figura 5 – ZEE do Uruguai, entre dezembro de 2024 a maio de 2025. Foram encontradas dezenas de embarcações estrangeiras, sendo a maioria argentina, e ainda duas norueguesas e seis barcos de pesca chineses apresentando bandeira argentina. A área retangular que corta a ZEE uruguaia é a Zona Comum de Pesca Argentina-Uruguai, onde embarcações dos dois países podem pescar livremente.

3. Águas jurisdicionais da região Nordeste do Brasil:

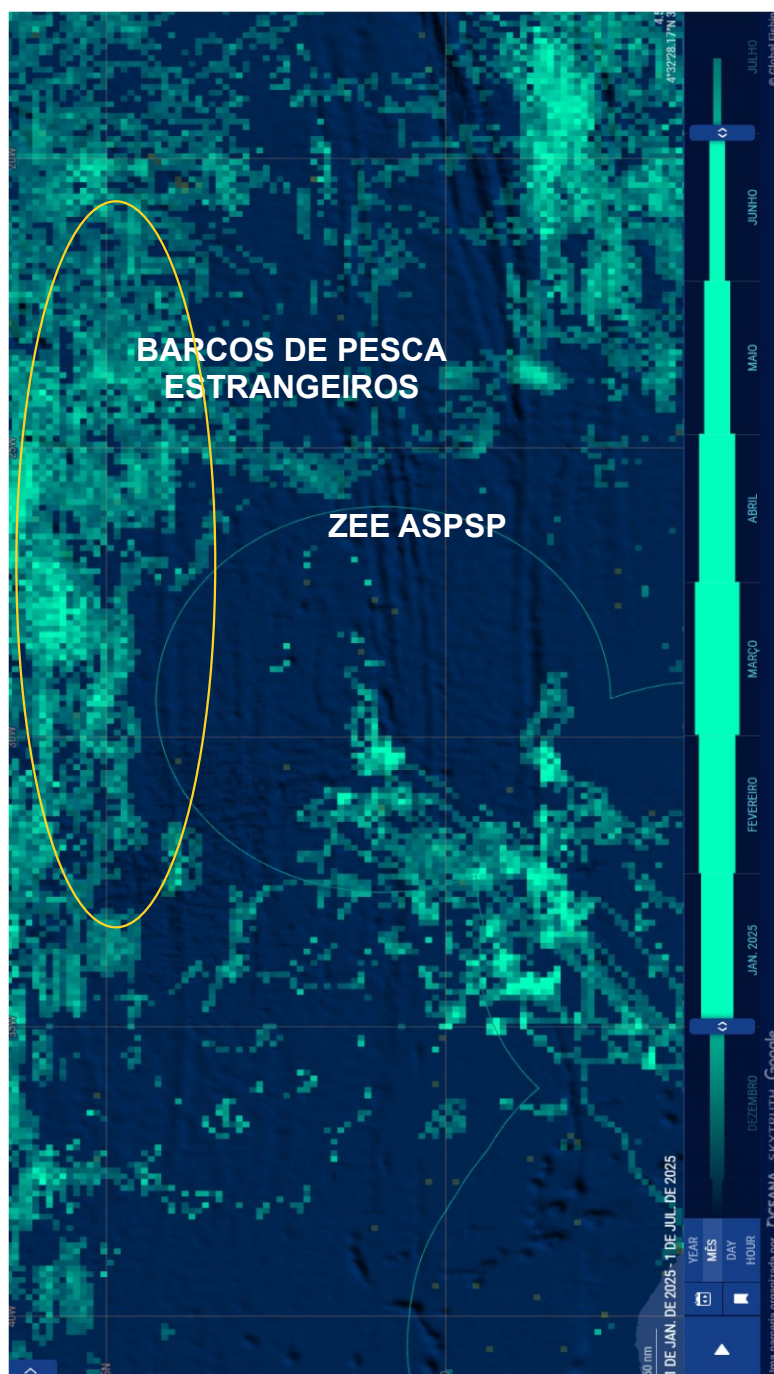


Figura 6 – ZEE na área de jurisdição do Comando do 3º Distrito Naval, entre janeiro e julho de 2025. Não foram encontradas embarcações de pesca estrangeiras no seu interior; contudo, em águas internacionais ao redor da ZEE do arquipélago de São Pedro e São Paulo, podem ser encontradas centenas de embarcações de diversas nacionalidades: asiáticas, europeias e africanas.

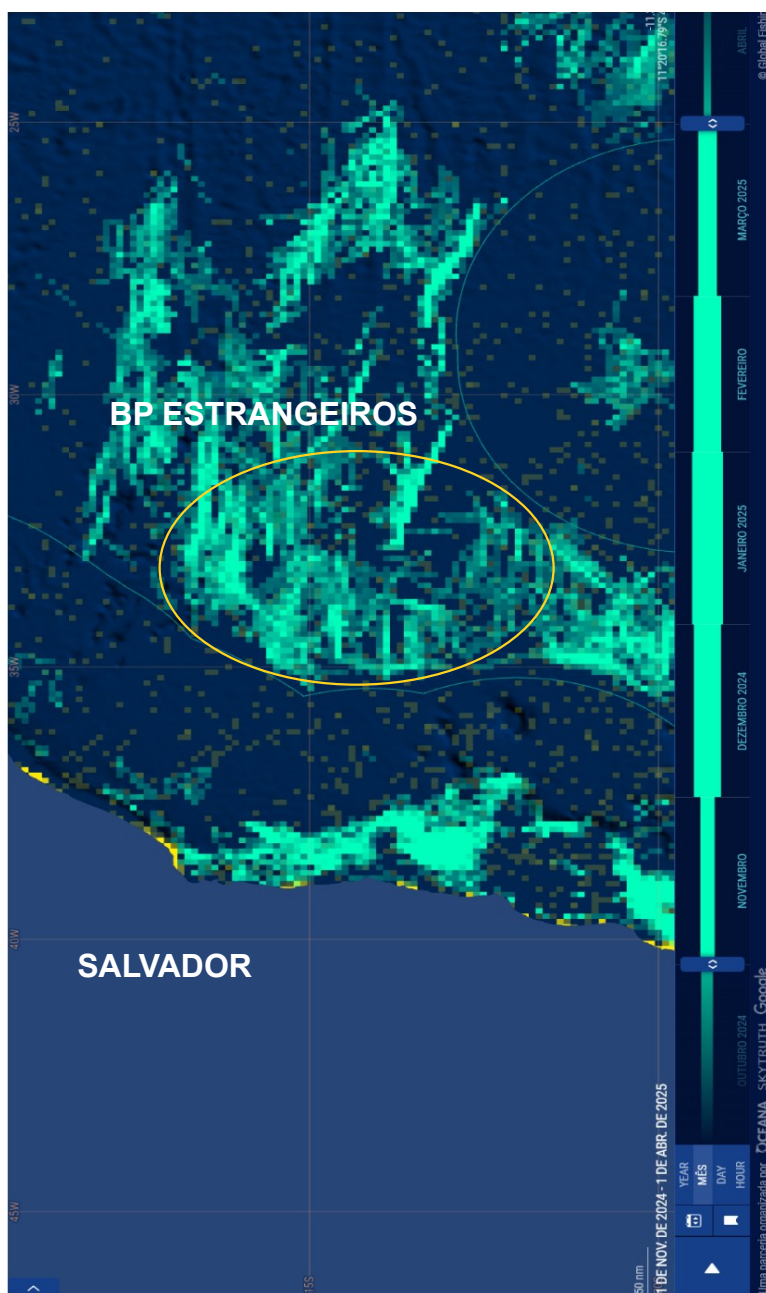


Figura 7 – ZEE na área de jurisdição do Com2ºDN (LAT 10°S a 20°S), entre novembro de 2024 a abril de 2025. Não foram encontradas barcos estrangeiros no interior; contudo, observam-se, pelos "pixels" em amarelo, pesqueiros detectados pelas luzes noturnas, em atividade dentro da ZEE brasileira. Externamente à ZEE, são encontrados dezenas de barcos taiwaneses em atividade, mas não há presença de barcos brasileiros na região.

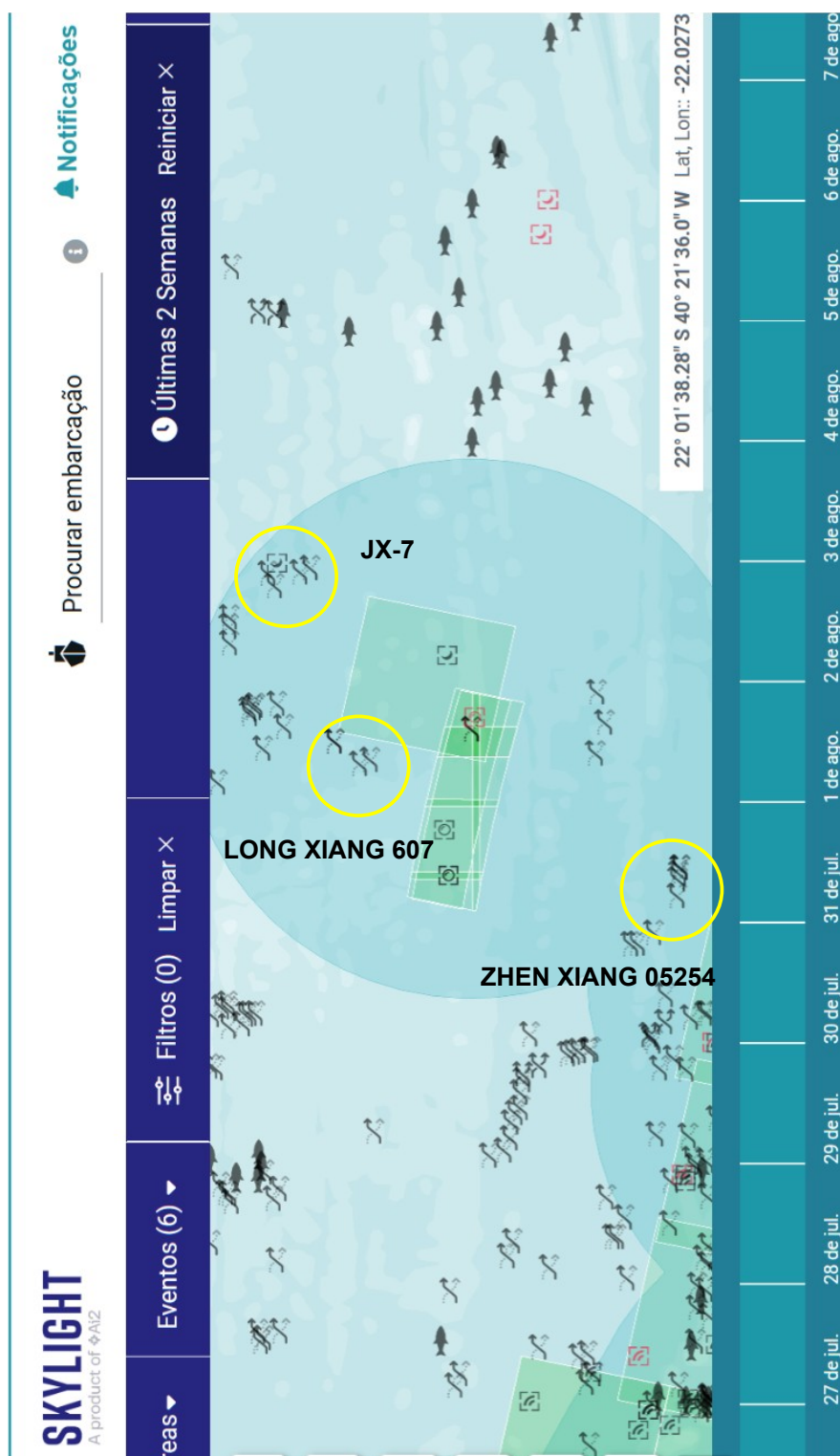


Figura 8 – pesquisa feita por meio da plataforma *Skylight*, em 08 de agosto. Foram detectados três barcos de pesca estrangeiros dentro da ZEE ao redor do ASPSP, conforme indicam os círculos em amarelo.

ANEXO A

REGISTRO DE INCIDENTES EN CAJ. - AÑOS 2013 A 2024⁷⁴

FECHA	Nº INC	MEDIO NAVAL	INFRACTOR	COORD	ACCION REALIZADA	ZONA
07/III/2013	215	ROU 26	B/P (BR) ROXINI	34° 27' S 053° 44' W	CAJ CAPTURA	MAR TERRITORIAL PESCA ILEGAL
20/IV/2013	216	ROU 23	BB/PP (BR)	34° 12' S 053° 02' W	CAJ	Z.E.E.
07/III/2014	217	ROU 23	BB/PP (BR)	35° 50' S 053° 21' W	CAJ CAPTURA	Z.E.E. PESCA ILEGAL
12/VI/2014	218	DIMAR	B/P (CH) FU YUAN YU 880 Y 875	35°31' S 055° 28' W	PESCA ILEGAL	MAR TERRITORIAL
09/VII/2014	219	A-871	BB/PP (BR)	34°33 S 052° 15' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	Z.E.E.
21/X/2014	220	A-872	BB/PP (UY) DARTESA III – DARTESA IV	35° 44' S 055° 28' W	-----	ZONA CONTIGUA
12/XI/2014	221	A-871	B/P (AR) SAN JORGE	35° 46' S 055° 30' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	ZONA CONTIGUA
13/XI/2014	222	A-871	BP (UY) PROMOPES I	35° 59' S 053°11' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	Z.E.E. ZONA DE VEDA DE MERLUZA PESCANDO
25/XI/2014	223	PRELA	B/M (VU) LA MANCHE	35° 54' S 054° 42' W	LLAMADOS PERIÓDICOS POR HF 2182 / CONLA	Z.E.E. / FONDEADO
25/XI/2014	224	SISTEMA ANGELINA	B/P (AR) PUCARA	35° 29' S 055° 16' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	ZONA CONTIGUA PESCANDO EN ÁREA DE EXCLUSION DEL CABLE SUBMARINO
25/XI/2014	225	SISTEMA ANGELINA	B/P (AR) MARÍA GRACÍA	35° 39' S 055° 01' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	ZEE / PESCANDO EN ÁREA DE EXCLUSION DEL CABLE SUBMARINO
02/XII/2014	226	SISTEMA ANGELINA	BP (CH) LU QING YUAN YU 211	36° 20' S 054° 24' W	COMUNICACIÓN CON AG. MARÍTIMA "CHRISTOPHERSE N"	Z.E.E.
06/XII/2014	227	A-871	B/P (AR) MARÍA GRACÍA	35° 42' S 055° 25' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	ZONA CONTIGUA PESCANDO EN ÁREA DE EXCLUSION DEL CABLE SUBMARINO
13/XII/2014	228	ROU 01. ROU 04	BB/PP (BR)	33° 53' S 053° 01' W	PERSECUCIÓN	ZONA CONTIGUA SOBRE LLMB

⁷⁴. **Nota do Autor:** Planilha fornecida pelo Capitão de Corveta Nicolás Taramasco, Oficial da Armada Nacional do Uruguai e aluno do C-EMOS/2025. Ela apresenta dados estatísticos de incidentes, de diversas naturezas, ocorridos nas águas jurisdicionais uruguaias entre 2013 e 2024, para os quais houve o emprego de meios navais e aeronavais da Armada. As linhas em amarelo na tabela abaixo apresentam as ações de registro ou apresamento efetuadas pela Armada uruguaia na repressão à pesca IUU por barcos de pesca estrangeiros; as informações retiradas das referidas linhas foram compiladas para compor o gráfico 1 e, conseqüentemente, as conclusões do item 3.5.

						PESCA ILEGAL
23/II/2015	229	A-871- ROU11- ROU12	BB/PP (AR)	35° 09' S 055° 05' W	INTERROGATORIO PORA-871	MAR TERRITORIAL PESCA ILEGAL
24/II/2015	230	ROU 12	BB/PP (AR) PORTO BELLO – TABEIRON III	35° 11' S 055° 10' W	APRESADOS	MAR TERRITORIAL PESCA ILEGAL
21/II/2015	231	A-871	B/M FULL KUO SHIN	35° 38' S 054° 39' W	INTERROGATORIO	Z.E.E. BUQUE DE TERCERA BANDERA SIN REPORTARCE CON CONTROL
20/III/2015	232	A-872	BB/PP (UY) MIR BB/PP (UY) CORAL	36° 42' S 054° 22' W / 36° 30' S 053° 50' W	PESCA ILEGAL	Z.E.E. ZONA DE VEDA DE MERLUZA
31/III/2015	233	ROU 11	B/P (AR)	34° 14' S 058° 05' W	PESCA ILEGAL	MAR TERRITORIAL
14/IV/2015	234	A-872	MANCHA DE HIDROCARBUURO	35° 05' S 055° 05' W	DERRAME DE HIDROCARBURO EN EL AGUA	MAR TERRITORIAL
16/V/2015	235	SISTEMA ANGELINA	BP (UY) PROMOPES I	35° 28' S 052° 54' W	NAVEGANDO A BAJA VELOCIDAD EN ZONA DE VEDA	Z.E.E. AREA DE VEDA DE MERLUZA
06/II/2016	236	A-872	BB/PP (BR) NAVEGANDO	7 MILLAS DE LA COSTA EN EL LLMB NAVEGANDO	REGISTRO FOTOGRAFICO	MAR TERRITORIAL
03/III/2016	237	A-872 ROU 23 ROU 34	BP (CH) HUALI8	35° 09' S 055° 34' W	CAJ / PERSECUCION Y FUGA	MAR TERRITORIAL
04/III/2016	238	ROU 23 – A-872	B/P (BR)	33° 53' S 053° 22' W	CAJ	MAR TERRITORIAL
13/III/2016	239	A-872	07 BB/PP DE TERCERA BANDERA	35° 54' S 054° 55' W / 35° 59' S 054° 57' W / 35° 54' S 054° 48' W / 35° 58' S 054° 50' W / 35° 52' S 054° 54' W / 35° 58' S 054° 57' W / 35° 55' S 055° 02' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	Z.E.E. FONDEADO SIN AUTORIZACION
01/VI/2016	240	ROU 26 ROU 34 A-872	B/T (MH) SITEAM ANJA	35° 01' S 054° 24' W	DERRAME / VARADURA	MAR TERRITORIAL
06/VI/2016	241	A-872	B/T (LI) PAXOI B/P (SP) PLAYA PESMAR UNO	35° 43' S 054° 24' W / 35° 45' S 054° 24' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	Z.E.E. TRASBORDO DE AGUA
29/IX/2016	242	ROU 04 A-272 FUSNA	BB/PP DE TERCERA BANDERA	36° 40' S 053° 41' W	VISITA Y REGISTRO FOTOGRAFICO	Z.E.E.
21/X/2017	243	ROU 01 ROU 34 SECRON UNAPO PREMO A-065	B/M (RM) FRIEDERIKE	35° 03' S 055° 59' W	4 POLIZONES DENTRO DEL BARCO	MAR TERRITORIAL

21/II/2018	244	ROU 04 A-872	BP (BR) ALTO MAR IV	34° 55' S 051° 47' W	VISITA Y PRESA	Z.E.E. PESCA ILEGAL
28/V/18	245	A-872	BP (KS) GEUMJENG 505	36°25' S 054°08' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	Z.E.E. PESCA ILEGAL
31/V/18	246	A-872	BP (BZ) PRAIA DE SANTA CRUZ	35° 46' S 054° 25' W	REMOLQUE / NO DECLARADO	Z.E.E.
25/XII/18	247	A-761 A-763 TUG DIDI K	BOYA JOSE IGNACIO	-----	DERRAME DE HIDROCARBURO	MAR TERRITORIAL
13/I/19	248	ROU01 A-872	BP (BR) TATUIRA	34°14' S 052°49' W	VISITA Y PRESA	Z.E.E. PESCA ILEGAL
15/II/19	249	ROU51 A-762	BP (TW) LIAN RONG	35°02' S 056° 01' W	REGISTRO FOTOGRAFICO	MAR TERRITORIAL DESEMBARCO DE TRIPULANTE NAUFRAGO
13/III/19	250	ROU01 A-872	BP (BR) VERDE VALE X	34°57' S 051° 41' W	VISITA Y PRESA	Z.E.E. PESCA ILEGAL
22/III/19	251	ROU26 ROU34 A-761 A-762	RECUPERACION DE ARTES DE PESCA DE BB/PP BRASILEROS	33° 59' S 053° 00' W	PRESA	Z.E.E.
08/V/19	252	ROU01	BBPP (CN) LU RONG YUAN YU 895 Y 898	37° 06' S 051°19' W	VISITA	Z.E.E. DERRAME DE HIDROCARBUROS Y REMOLQUE NO AUTORIZADO
11/VII/19	253	ROU01	BP (BR) CAREJO 4	33° 50' S 053° 19' W	VISITA Y PRESA	MAR TERRITORIAL PESCA ILEGAL
14/VII/19	254	ROU21 ROU26 COMIM	BM (PN) SEA CONDOR	BAHIA MALDONADO	VISITA	MAR TERRITORIAL
13/I/21	255	A-041	POSIBLE DERRAME DE HIDROCARBUROS (MAREA ROJA)	BOYA JOSE IGNACIO Y BAHIA DE MALDONADO	REGISTRO FOTOGRAFICO/ SEGUIMIENTO/ ANALISIS	MAR TERRITORIAL
18/II/21	256	ROU52 A-872	BB/PP (BR)	33° 43.8' S 053° 21.2' W	CAJ	MAR TERRITORIAL
01/IV/22	257	ROU52 A-763	BB/PP (BR)	34° 19.0' S 052° 34.0' W	CAJ	Z.E.E.
04/VI/22	258	A-761	DOM MANOEL XXIII	33° 57.0' S 052° 53.0' W	CAJ	Z.E.E.
01/VII/22	259	ROU23 A-871	BP (CN) LU RONG YUAN YU 606	37° 08.4' S 052° 29.4' W	VISITA Y PRESA	Z.E.E.
12/V/23	260	ROU04	B/P (BR) "ROSSINE - 7"	35° 21. 09" S 052° 30. 03" W	CAPTURA DE ARTES DE PESCA (PALANGRE)	Z.E.E.
24/XI/23	261	ROU23 A8-71 COMIM	B/P (BR) VITOR HUGO S	33° 56.17" S 053° 05.08" W	VISITA Y PRESA	Z.E.E.
12/IX/24	262	ROU23 A-041	B/P (TW) FU MAO N° 268	35° 38. 00 S 054° 37. 00 W	VISITA EN PUERTO Y PRESA	Z.E.E.