

Marinha do Brasil: O Desafio da Modernidade

José Augusto Abreu de Moura, CMG (Ref^o), Prof. Dr.

Resumo: O Poder Naval brasileiro foi estruturado, como as demais Forças Armadas, primariamente para a defesa da Pátria e assim se mantém. Tal conceito, contudo, é considerado, por estudiosos atuais como “moderno”, em oposição ao conceito “pós-moderno”, que denota maior atenção às tarefas que, ainda que digam respeito à defesa dos interesses dos países, focam nos aspectos colaborativos, voltados contra ameaças e problemas considerados globais, como pirataria, terrorismo e a proteção do comércio marítimo globalizado. Tais aspectos, reconhecidamente importantes, não implicam, contudo, a anulação das ameaças tradicionais, mas têm maior apelo às sociedades nacional e internacional, provocando considerável drenagem de recursos e atenções para seu atendimento, o que, para as marinhas dos países em desenvolvimento, constitui um problema a mais para a preparação da Defesa Nacional, pois tende a aumentar seu desnível ante as maiores potências, que continuam desenvolvendo seus meios de enfrentamento militar e, assim, mantendo a proeminência na Política Internacional. Nesse contexto, a Marinha do Brasil envida esforços para bem cumprir seu papel na atualidade, mas mantendo o foco original.

1. Introdução

A Marinha do Brasil (MB) nasceu durante a Guerra da Independência (1822-1824) (VIANNA, 1980, p. 419-422), quando foi sentida a necessidade de um Poder Naval para viabilizar o projeto político do novo Estado, combatendo a reação portuguesa e projetando o poder central nas províncias que se mantinham fiéis à antiga metrópole – Bahia, Piauí, Maranhão, Pará e Cisplatina – a fim de manter a unidade do Império, o que era impossível por vias terrestres em face da precariedade destas e da extensão do território. Sua própria formação apressada já foi um desafio, para o qual foram feitos empréstimos e até uma subscrição popular para a compra de navios (VALE, 2002, p.71), mas sua atuação foi exitosa e o Brasil permaneceu unido.

Vários outros desafios foram enfrentados nesses quase duzentos anos, não apenas em virtude dos conflitos em que atuou – no estuário do Rio da Prata, nos rios dessa bacia e, principalmente, no Atlântico Sul, com a participação em duas guerras mundiais – mas também nos períodos de paz, buscando manter-se à altura de suas missões em diferentes conjunturas e repetidos cenários de falta de recursos.

Não é diferente neste início do século XXI, e este estudo tem por propósito contextualizar as atuais condições encontradas pela MB e dar uma ideia de das reações e iniciativas da Força para nelas continuar cumprindo seu papel.

2. As Marinhas

Os Estados nacionais têm em seu Poder Marítimo a integração de todos os recursos de que dispõe a nação para utilizar o mar e as águas interiores, quer como instrumento da ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando à conquista e à manutenção dos seus anseios – os objetivos nacionais.

O Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo. Assim, é o instrumento do Estado habilitado a atuar pela força nos espaços hídricos, em certas áreas terrestres e no espaço aéreo sobrejacente em prol de seus interesses. É constituído pelas unidades navais, aeronavais e de fuzileiros navais; suas bases e estruturas logísticas, administrativas e de comando e controle, bem como outras forças e meios de apoio, quando submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval.

Os aspectos acima, apesar de contidos na doutrina da MB (BRASIL, 2017, p. 1-1 e 1-4), são praticamente comuns a todos os países, a cujas marinhas cabe o preparo e o emprego do Poder Naval para a defesa da nação, o cerne de sua atribuição militar – que não é a única.

A partir daqui é que começam as diferenças entre elas.

2.1 A Diplomacia Naval

Os poderes navais têm sido extensivamente usados para veicular a Política Externa, o que é considerado sua atribuição diplomática e compreende as formas com que os Estados

podem empregá-los para enfrentar as nuances das diversas situações de paz e as transições – crises – para as de conflito. Segundo Ken Booth, isso se deve ao fato de eles apresentarem as seguintes características:

- versatilidade – capacidade de alterar a postura militar, mantendo a aptidão para realizar uma ampla gama de tarefas, inclusive não militares. O mesmo navio pode ser usado para bombardear alvos em terra, evacuar refugiados ou dar uma recepção com música para autoridades num porto estrangeiro;
- controlabilidade – o potencial para aumentar a tensão ou reduzi-la em situações de crise, dependendo do interesse de seu Estado;

- mobilidade – capacidade de deslocar-se prontamente entre regiões, com relativa facilidade e independência, mantendo a capacidade de emprego imediato;

- capacidade de projeção – grande poder de fogo e capacidade de transportar tropas, possibilitando a potências navais serem potências militares fora de suas regiões;

- potencial de acesso – a capacidade de alcançar regiões distantes, o que torna uma potência naval um vizinho bem armado de todos os países que possuem litoral;

- simbolismo – um navio de guerra carrega forte carga simbólica do Estado a que pertence, constituindo parte da soberania nacional; e

- permanência – capacidade de operar contínua e independentemente por longos períodos, podendo manter-se indefinidamente adjacentes a um problema. (BOOTH, 1985, p. 187-188; BRASIL, 2017, p. 1-5; SPELLER, 2018, p. 80-81)

Um aspecto da diplomacia naval é a “presença naval” – presença de forças navais em alguns locais e em certas ocasiões a fim de, mesmo sem realizarem ações militares, alcançarem objetivos políticos de seu Estado, o que é conseguido por desdobramentos preventivos em situações de paz – inibindo atitudes indesejáveis; ou reativos, em resposta a crises. (Stansfield Turner *apud* SPELLER, 2018, p. 82)

Após o fim da Guerra Fria, veio a unipolaridade militar dos EUA, observando-se uma maior propensão ao uso da força em consequência da nova ordem mundial, consequente da Estratégia de Segurança nacional de 1991 do Pres. Bush, que determinava a suas forças armadas adotarem estratégias de Projeção de Poder em todo o mundo a fim de assegurar os ganhos obtidos com a vitória no conflito bipolar. Com isso, a Marinha dos EUA emitiu diretivas enfatizando tais ações e a presença de forças nas regiões de maior importância estratégica do Globo - o Atlântico, o Mediterrâneo, o Pacífico, o Índico, o Mar Vermelho, o Golfo Pérsico e o Caribe - o que veio a dar origem às doutrinas de Guerra de Litoral. (UNITED, 1994)

Outro aspecto, bastante atual, da diplomacia naval consiste nas atividades destinadas a produzir boa vontade política em outros Estados, não apenas diretamente a um Estado específico, mas em geral, segundo os interesses de seu país. Tais atividades têm aparecido em algumas doutrinas com o nome de “Benignas”, incluindo cooperação em adestramento e desenvolvimento de projetos, venda de navios novos ou usados em termos favoráveis, colaboração em exercícios, contribuições para operações multinacionais, operações

humanitárias, etc. (SPELLER, 2018, p.76)

2.2 Estados e Marinhas segundo Geoffrey Till

Pelo menos desde 2006, Geoffrey Till (2006) se refere ao “sistema globalizado de comércio marítimo”, que traria paz e prosperidade para todos, implicando que as marinhas devessem estar fortemente engajadas em sua defesa. A Globalização depende absolutamente do livre fluxo do transporte marítimo, que deve ser previsível, rastreável, seguro e cumpridor dos programas de recebimento e entrega de mercadorias.

Assim, o sistema é bastante vulnerável, pois depende de um sem número de variáveis locais, regionais, nacionais e internacionais, e qualquer distúrbio pode prejudicá-lo como um todo, podendo afetar mesmo quem está do outro lado do planeta. Tal circunstância exige medidas de prevenção e correção, as quais, em face do grande potencial de perturbação dos eventos que ocorrem em terra, devem ser muito mais amplas que a mera defesa do tráfego marítimo no mar.

Desta forma, a Globalização encoraja um “mundo sem fronteiras”, e o “sistema reduz a capacidade e o incentivo dos Estados a realizarem ações independentes na defesa de seus interesses”, ensejando a ação conjunta dos países no enfrentamento das diversas ameaças – terrorismo internacional, mudanças climáticas, crise econômica ou conflito interestatal. Ela, contudo, também é dinâmica, produzindo vencedores e perdedores que mudam constantemente, o que dá origem a conflitos, pois estes são particularmente associados à

volatilidade econômica. Além disso, nada garante que seja eterna, pois a História registra outros períodos de Globalização, como o que ocorreu no início do século XX e terminou com a Grande Guerra (1914-1918). (TILL, 2018, p. 39-40)

Tais ameaças à paz e à prosperidade explicariam por que a crescente atenção aos problemas de Segurança é muito maior que o foco tradicional na defesa e nos interesses nacionais vitais dos países. “A necessidade de gerar uma ampla gama de respostas em conjunto com outros complica a tarefa dos militares”. (TILL, 2018, p. 39)

Essa visão, contudo, não é unânime, dependendo da reação do Estado à Globalização, o que depende primordialmente de seu desenvolvimento econômico. Quanto a isso, Till identifica três categorias:

- Estados pré-modernos – os predominantemente agrícolas, com limitada interdependência econômica e *superávits* insuficientes para investir em desenvolvimento. Por destoarem da evolução do resto do mundo, são por vezes considerados fracos ou falidos, caracterizando-se por má governança, corrupção, falta de leis e disputas internas que dificultam o progresso econômico e social;

- Estados modernos – os marcados por processos de industrialização em massa, que constituem entidades autoconfiantes, no padrão vestfaliano. São inerentemente competitivos e realistas nas Relações Internacionais, propensos a serem conflituosos em questões sobre recursos, território, influência e poder. São preocupados quanto aos efeitos da Globalização sobre sua segurança e soberania, mais

protecionistas, menos inclinados a colaborar na manutenção do sistema de comércio global e fazem planos contingentes para o caso de a Globalização colapsar ou entrar em declínio;

- Estados pós-modernos – são eficientes econômica e institucionalmente de diversas maneiras, moldados por e para a economia da informação, que é uma característica da atual Globalização. São instintivamente colaborativos e aspiram a um sistema cooperativo mundial de abertura e mútua dependência.

Os pós-modernos apostam que a Globalização vai continuar, mas que o sistema de comércio marítimo do qual ela depende deve ser defendido contra quaisquer ameaças, e que essa defesa deve constituir o cerne das políticas navais em todo o mundo.

Os modernos, ao contrário, afirmam que a guerra sempre existirá porque é inerente à condição humana, e deixar de se preparar para um conflito armado entre Estados é irresponsabilidade, primando por preocupações realistas que levam a abordagens estadocêntricas do comportamento do sistema internacional e na formulação de políticas de Defesa.

Till classifica as marinhas de forma correspondente aos países a que pertencem. Para ele, as pré-modernas lutam para continuar existindo e fazer algo mais que simbolizar o Estado e seus problemas, tentando esporadicamente defender os interesses nacionais; as modernas procuram adaptar os conceitos tradicionais e convencionais de emprego às circunstâncias atuais, sendo portanto tradicionais, convencionais, competitivas e estadocêntricas; enquanto as pós-modernas

procuram transformar-se, adotando perfis não tradicionais, não convencionais, colaborativos e sistemacêntricos.

Assim, as modernas se caracterizam pela prioridade às seguintes tarefas:

- Controle de Áreas Marítimas (CAM) (“*Sea Control*”) – a fim de assegurar o uso do mar pelo Estado, com forças navais bem armadas, preparadas para enfrentar outras forças navais, normalmente em áreas oceânicas, em engajamentos de alta intensidade;

- Dissuasão Nuclear (as marinhas dos países que são potências nucleares) – com submarinos lançadores de mísseis com cabeças nucleares; e navios integrando sistemas de defesa contra mísseis semelhantes;

- Projeção de poder sobre terra – formas tradicionais (bombardeio aeronaval, lançamento de mísseis sobre objetivos em terra, etc), incluindo operações anfíbias, com propósitos estrategicamente ofensivos ou defensivos;

- Segurança marítima exclusiva (“*exclusive good order at sea*”) – defesa exclusiva dos interesses e da soberania nacionais na jurisdição do país, considerada fonte de recursos, contra ações predatórias ou contestadoras de outros Estados;

- Diplomacia Naval competitiva (“*Competitive Gunboat Diplomacy*”) – uso de forças navais para apoio à Política Externa com agenda exclusivamente nacional.

As tarefas das marinhas pós-modernas são, prioritariamente, as seguintes:

- Controle pós-moderno de Áreas Marítimas – a fim de assegurar as formas legítimas de uso do mar por todos, exceto

os inimigos do sistema, e alinhado com a noção de “liberdade de navegação”. É realizado em áreas litorâneas, buscando torná-las seguras contra ameaças assimétricas, em “guerras de escolha” com forças navais preparadas para combates de baixa intensidade contra artilharia e mísseis de terra, grupos de lanchas rápidas e submarinos costeiros, bem como terroristas em pequenas embarcações e jet-skis;

- Operações expedicionárias – Baseadas no conceito desenvolvido no pós-Guerra Fria de “intervencionismo liberal” (UNITED, 1998) em defesa do sistema. Consiste no transporte e apoio de forças capazes de atuar em terra, sem exigir necessariamente desembarques anfíbios. A atividade naval tem papel reduzido, pois o problema deve ser resolvido em terra, mas pode incluir contribuições importantes, como o transporte e várias formas de apoio às forças, como os de suprimento e aéreo;

- Operações de estabilização e Humanitárias – Estreitamente relacionadas com as operações expedicionárias, buscam assegurar o retorno à estabilidade e o bem-estar de pessoas em regiões afetadas por instabilidade política bem como desastres naturais ou resultantes de ação humana, como operações militares, protegendo indiretamente o sistema global de comércio marítimo;

- Segurança marítima inclusiva (“*inclusive good order at sea*”) – a que prevê oposição às ameaças contemporâneas que ocorrem nos espaços hídricos, como pirataria, contrabando de armas, drogas e pessoas, pesca ilegal, terrorismo internacional, degradação ambiental e espoliação de recursos marinhos,

que ignoram fronteiras nacionais, e mesmo os Estados mais poderosos não têm possibilidade de coibir isoladamente, exigindo esforço colaborativo;

- Diplomacia Naval colaborativa – pela qual as forças navais são úteis ao Estado na “batalha pela opinião mundial”, dissuadindo malfeitores ou compelindo-os a realizar boas ações, mas mostrando interesse em assuntos de uma região, monitorando eventos no mar e em terra e contribuindo para o desenvolvimento de um senso de comunidade internacional, por meio da ênfase à cooperação naval multinacional, que vai desde visitas a portos a exercícios conjuntos. (TILL, 2018, p. 36-53, *passim*).

Apesar da ressalva de Till de que os rótulos de “pré-modernos”, “modernos” e “pós-modernos” atribuídos aos Estados e suas marinhas serem usados apenas por falta de ideia melhor (TILL, 2018, p.42), eles passam considerável juízo de valor favorável ao último, como primazia da Ética sobre a Política – o auto-interesse cedendo ante o interesse geral – uma regra de conduta que, segundo Carr (1941, p. 54), é alternativa à que prevê a primazia da Política sobre a Ética e produz o mesmo resultado, mas pela aceitação das regras estabelecidas pelo mais forte.

É bem verdade que o sistema de comércio marítimo é extremamente importante, que as ameaças relatadas existem, e que nem as marinhas mais poderosas podem enfrentá-las isoladamente, aspectos que já produziram iniciativas como a “Marinha de Mil Navios”, da Marinha dos EUA – uma parceria global que congregaria voluntariamente forças navais,

operadores portuários, armadores, agências governamentais e não governamentais de vários países (CAVAS, 2007); mas também é verdade que as ameaças tradicionais continuam sendo consideradas mesmo por marinhas fortemente pós-modernas, como a da Nova Zelândia.

Assim, Till assinala que as marinhas do mundo real constituem uma mistura das tendências modernas e pós-modernas – para o autor deste artigo seria mais exato considerar um espectro entre esses dois extremos – refletindo “entre outras coisas, as atitudes de seus Estados frente à Globalização” (TILL, 2018, p. 42). Verifica-se, no entanto, que as tarefas pós-modernas têm forte apelo junto à mídia e à opinião pública, o que pressiona o Poder Político e força a drenagem para elas de recursos financeiros em detrimento das tarefas tradicionais, tratadas por vezes como fora de moda ou desnecessárias.

Tal tendência é especialmente importante em países em desenvolvimento, e contribui para o desnível de capacidade militar, favorecendo as principais potências – que continuam desenvolvendo e construindo capacidades “modernas” – como os EUA, Reino Unido, França, China e Rússia – e obtendo a consequente ascendência política no contexto internacional.

3. A Marinha do Brasil

3.1 Antecedentes

Durante a Guerra Fria, o Brasil cumpria a “Segurança Coletiva” – paradigma estabelecido para os países americanos

pela doutrina de contenção dos EUA que previa a operação conjunta das marinhas do continente sob a liderança da marinha norte-americana – o que preenchia as necessidades estratégicas do Brasil no mar, pois seu foco era a proteção da navegação mercante – o principal objetivo de defesa – contra a ameaça da poderosa força de submarinos do Bloco Oriental, a principal ameaça vislumbrada, exercitando a *expertise* da MB adquirida na Segunda Guerra Mundial, fornecendo forte motivação para o preparo da Força e afastando o trauma dos torpedeamentos ocorridos em 1942, de surpresa e impotência no início de um conflito. (CERVO, 2008, p.128-130; VIDIGAL, 1982, p. 111-113)

Assim, durante algum tempo, o País viveu uma situação relativamente confortável no tocante à defesa naval, pois o grande problema estratégico estava sendo adequadamente enfrentado – a manutenção da segurança do tráfego marítimo, contra a pior ameaça vislumbrada – os submarinos soviéticos, na principal hipótese de guerra, um novo conflito mundial.

Nessas circunstâncias, tudo o mais podia ser resolvido, e a MB se considerava no caminho certo, ainda que longe de ter os meios idealmente necessários, e com total dependência doutrinária e forte dependência logística da marinha norte-americana. A Força Naval não incomodava o Poder Político com complicadas questões estratégicas, adrede definidas, e saía barato, sem grandes solicitações de recursos, pois obtinha meios navais e sobressalentes por suas próprias negociações junto à Marinha dos EUA, por meio do *Military Aid Program* (MAP), decorrente do Acordo Militar Brasil-EUA de 1952.

((FGV, 1952; VIDIGAL, 1982, p. 106-108,116, 118)

Com o MAP, porém, não era possível obter navios atualizados, assim, ao ser vislumbrada a aproximação de uma época de bonança econômica – que viria a ser o “Milagre Brasileiro” (VELOSO *et al*, 2008), o governo Costa e Silva (1964-1969), também insatisfeito com a política de congelamento do poder mundial pelas superpotências, que acarretava restrições ao desenvolvimento de certas áreas da tecnologia (como a nuclear e a de aeronáutica) pelos países subordinados, resolveu implantar um programa de nacionalização da segurança, que contemplasse as vulnerabilidades estruturais, como transporte e energia, e também militares. (CERVO, 2008, p. 132,133,134, 136)

Nasceu assim, o “Programa Decenal de Renovação dos Meios Flutuantes”, pelo qual, a partir de meados dos anos 1970, o Poder Naval foi reforçado com vários navios construídos em países europeus e no Brasil, entre eles fragatas e navios varredores até hoje (setembro de 2019) em serviço. Essas fragatas provocaram uma revolução tecnológica na MB, por serem seus primeiros meios dotados de sistemas táticos digitais. (VIDIGAL, 1982, P.120-123)

Nos anos 1970, apesar de o objetivo estratégico primordial continuar sendo o de assegurar a segurança do tráfego marítimo, o descrédito nas ameaças da Guerra Fria, então na “*Détente*” (HISTORY, 2018), e o acirramento das relações com a Argentina, em virtude de discordâncias envolvendo a construção da hidrelétrica de Itaipu, acarretaram,

talvez exageradamente, planejamentos voltados para um conflito regional, mas logo a assinatura do Acordo Tripartite Itaipu-Corpus em 1979 e a Guerra das Malvinas (abril a junho de 1982), eliminariam tal motivação, e essa guerra revelaria uma nova ameaça relevante - ações de projeção de poder na região por forças navais de países desenvolvidos, não necessariamente do Bloco Oriental. (VIDIGAL, 2002, p. 11-15, 27-29)

Em 1975, o Brasil tentou, por meio de um acordo com a Alemanha Ocidental, obter tecnologia na área nuclear, do qual a joia da coroa seria a estratégica capacidade de enriquecer urânio e a consequente independência na produção de combustível para as usinas nucleoeletricas. Tal acordo sofreu forte oposição das grandes potências, que resultou na impossibilidade de transferir a tecnologia que realmente proporcionava essa capacidade (ultracentrifugação). (NEDAL, 2011)

Em decorrência e em virtude da possibilidade antevista de, no futuro, construir um submarino de propulsão nuclear, necessidade estratégica então identificada, a MB assumiu, em 1979, a responsabilidade por esse desenvolvimento que se tornou o Programa Nuclear da Marinha (PNM). Inicialmente sigiloso, ele foi tornado público após se revelar firmemente bem-sucedido, em 1987, e prossegue até hoje com novos êxitos, mesmo tendo enfrentado tempos difíceis por falta de recursos. (CORRÊA, 2010. p. 88)

Em 1977, no contexto de um acirramento das relações com os EUA, o presidente Geisel denunciou o acordo militar

de 1952 pelo qual foram recebidos mais alguns navios além dos anteriormente citados, e equipamentos para treinamentos de Guerra Antissubmarino. Além disso, também foi fechada a Missão Naval Americana junto à MB, que funcionava desde 1922. Tais ações não foram muito sentidas na MB, pois a manutenção dos meios já não dependia tanto das fontes proporcionadas por aquele instrumento (GALANTE, 2016; FGV, 1952).

O final dos anos 1980 trouxera a redução do perigo de um confronto bipolar devida à política de distensão do líder soviético Mikhail Gorbachov e, para a MB, o fim da Guerra Fria extinguiu o pouco que restava da constante ameaça submarina contra a navegação mercante, fazendo sobressair as preocupações com a possibilidade de ações de projeção de poder contra o litoral e ensejando estratégias para a defesa da fronteira marítima. (FLORES, 2002, p. 79)

Nesse contexto, um outro objetivo de defesa começou a ganhar maior importância – as estruturas de exploração e exploração de petróleo no mar. Já em 1968, os esforços de prospecção da Petrobras haviam logrado encontrar o primeiro poço produtivo, no campo de Guaricema, em Sergipe e, em 1974 foi identificada a bacia de Campos, com grande potencial.

A partir daí, a produção de petróleo no mar não cessou de aumentar, ainda que, nos anos 1980, cerca de 50% do consumo ainda fosse proveniente de importações. Nos anos 1990, porém, com a entrada em operação firme da plataforma de Campos, a produção doméstica caminhava célere para a autossuficiência. (ABADIE, 2018, slides 27 a 30)

Nesse novo contexto, a MB passou a priorizar, com o material disponível, a defesa de áreas importantes da fronteira marítima – portos e regiões petrolíferas litorâneas, em especial a maior delas, a bacia de Campos – principalmente contra a ameaça de forças navais de países desenvolvidos, como ocorrera na Guerra das Malvinas – a estratégia já preconizada na última década da Guerra Fria, e que, na concepção do Almirante Mario Cesar Flores (2002, p.80) incluiria o emprego de SNA, quando disponíveis, para defesa a maior distância da costa.

Os anos 1990 trouxeram o fim da Guerra Fria, o desmembramento da União Soviética, a redução dos conflitos estatais (COHEN, 2011) e uma indefinição estratégica nas potências Ocidentais que produziram um inédito decréscimo das despesas militares globais entre 1991 e 1998. (SHAH, 2010)

Para o governo brasileiro, a década de 1990, que começara com a crença no clima de entendimento global, muito a gosto do Itamarati, terminou temperada por um “choque de realismo” provocado pelas intervenções e guerras realizadas pelos EUA e seus aliados, e indícios da intenção norte-americana de intervir na América do Sul em face do narcotráfico, da guerrilha colombiana e de conflitos como o ocorrido entre Equador e Peru em 1995. (CERVO, 2008, p.142-144)

Esse “choque de realismo” reavivou o tema da Defesa Nacional e ensejou algumas providências pelo Governo, como a emissão da Política de Defesa Nacional em 1996 (PDN-1996)

(BRASIL, 1996) – o primeiro documento desse tipo e ainda muito marcado pela influência do Itamarati; a continuação do programa de construção de submarinos convencionais e de corvetas, a criação do Ministério da Defesa em 1999 e a compra do Navio Aeródromo São Paulo à França, em 2000. (VIDIGAL, 2002, p.55, 56, p.104 a 107)

3.2 O novo milênio

O novo milênio começou pródigo de eventos que contribuíram para colocar em evidência o Poder Marítimo:

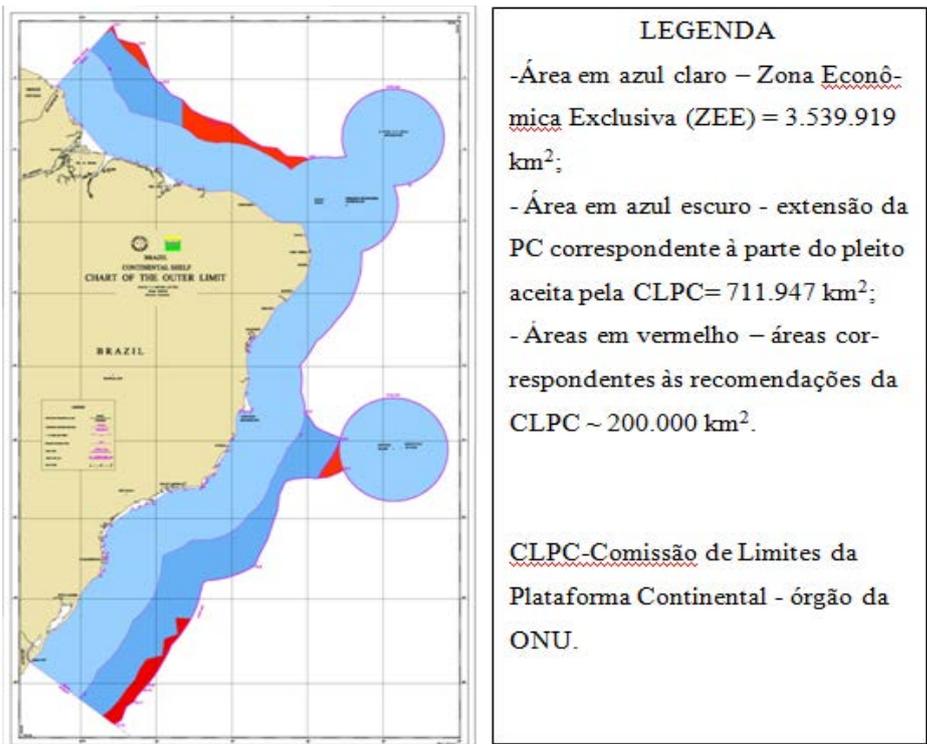
- Em 2004, o Brasil apresentou à comissão especializada da ONU (Comissão de Limites da Plataforma Continental - CLPC) o pleito sobre a extensão de sua plataforma continental. Tratava-se da conclusão de trabalhos e estudos realizados pelo programa “Levantamento da Plataforma Continental” (LEPLAC), um desafio enfrentado desde 1987 pela MB em conjunto com a Petrobras e com a participação de pesquisadores de algumas universidades, que visava ao cumprimento do artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUDM) (BRASIL, 1990), que permitiria estender em até 150 milhas além da Zona Econômica Exclusiva (ZEE – 200 milhas a partir da costa) a área dos fundos marinhos em que o País teria direitos exclusivos de exploração. Isto equivalia a aumentar as áreas jurisdicionais de mais de 900.000 km².

Em 2007, o pleito foi aceito pela CLPC em 80%, sendo os 20% restantes objeto de “recomendações” (figura 1), o que acarretou novo desafio de realizar estudos e trabalhos

complementares a fim de atendê-las, o que não impediu que o País considerasse a totalidade como área jurisdicional sua, com base em preceitos do Direito Internacional, criando, para designá-la, a marca “Amazônia Azul” (SILVA, 2013; BRASIL, 2018b).

Em 2015 e 2017, os resultados desses novos estudos e trabalhos foram apresentados à CLPC, que criou subcomissões para analisá-los, havendo a expectativa de que a soma total da plataforma continental estendida ultrapasse o previsto anteriormente. (SOUZA, 2018)

Figura 1: Área de Jurisdição Brasileira



Fonte: CAROLI, 2010, p.35 e p.36

- Também em 2004, o Brasil assumiu o encargo da missão estabilizadora no Haiti (MINUSTAH), travando contato prático com um moderno, ainda que pequeno, problema de segurança internacional. A missão durou até 2017, todo o tempo sob o comando de um general brasileiro, mas incluindo um contingente de fuzileiros navais permanentemente na tropa, além do apoio de transporte em navios da MB, aspecto especialmente notado pela rapidez do desdobramento inicial das tropas e da reação aos problemas causados pelo grande terremoto lá ocorrido em 2010.

Além disso, a MB se estruturou para esse tipo de missão, criando a Escola de Operações de Paz de Caráter Naval (EsOpPazNav) em 2008. Essa Escola preparou o pessoal designado para a MINUSTAH até 2017 e, atualmente, prepara os contingentes designados para a FTM-UNIFIL, comentada mais adiante. (HAMANN; TEIXEIRA, 2017, p.12, 37, 42 e 86) .

- Em 2005 foi feita a primeira perfuração do Pré-Sal na Bacia de Santos e, em 2006, um poço dessa região tornou-se comercial - no Campo de TUPI (hoje denominado LULA) (PINTO, 2016) (figura 2), que abrange as bacias de Santos, Campos e Espírito Santo;

- Também em 2005, tendo em vista os conflitos que então grassavam no mundo, a PDN-1996 foi reavaliada, emitindo-se uma nova Política de Defesa Nacional (PDN-2005) (BRASIL, 2005). Esta, diferentemente da anterior, considerava o ambiente internacional ameaçador e fornecia orientações precisas para o planejamento da Defesa em alto nível;

- Em 2006-2007 o País se tornou “exportador líquido” de petróleo e gás, com muito alta percentagem proveniente das plataformas marítimas. É a situação em que a relação produção/consumo atingiu e ultrapassou os 100%, mas ainda é necessária alguma importação para atender a requisitos de operação de refinarias antigas, construídas para processar óleos estrangeiros, bem como obter derivados, em face da insuficiência da estrutura de refino existente, situação que permanece até hoje (set/2019). (ABADIE, 2018, slide 29)

- Em julho de 2007, o Presidente da República, após uma visita ao Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), determinou a alocação dos recursos necessários à continuação dos projetos de enriquecimento de urânio (PNM) e de construção do submarino de propulsão nuclear, até então apenas sobrevivendo, face à carência de recursos.

A medida produziu frutos – em 2012 o CTMSP atingiu a capacidade de produzir hexafluoreto de urânio (ainda que em pequena escala) – o passo que faltava para completar o ciclo do combustível nuclear – e, com a sétima cascata (bloco de ultracentrífugas) também lá construída, inaugurada em 30/09/2018 na INB (Indústrias Nucleares do Brasil – Rezende, RJ), é possível produzir 50% do combustível para a usina Angra 1, no processo que pretende atingir a produção necessária para abastecer as usinas Angra I, II e III, esta ainda em construção. (CALAFA, 2018)

- Em 2008, concluindo trabalhos iniciados no ano anterior, o Governo emitiu a Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2008), documento histórico por ser o primeiro

pelo qual o Poder Político determinava as ações das Forças Armadas para o cumprimento de suas missões constitucionais, especificando conceitos, critérios e prioridades que passaram a nortear sua preparação.

Como diretriz inicial, era determinada às três Forças Armadas, a dissuasão de forças hostis nos limites dos espaços jurisdicionais do País (marítimo, aéreo e terrestre). Além disso, entre outras disposições, a MB era incumbida de dotar-se de uma expressiva força de submarinos, integrada por unidades convencionais (SC) e de propulsão nuclear (SNA), o que é coerente, dado que esses meios navais têm, reconhecidamente, forte poder dissuasório.

AEND também fixava objetivos estratégicos específicos para cada uma das Forças Armadas e estabelecia que elas elaborariam “planos de articulação e equipamento” – propostas de distribuição espacial de suas instalações e de quantificação dos meios necessários ao cumprimento das determinações. (BRASIL, 2008, II- Medidas de Implementação)

O “Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil” (PAEMB) previa como determinado, uma força naval ligada em rede, assim também conectada às outras forças armadas e a estruturas nacionais de Comando e Controle (C²), dispendo de duas esquadras e duas divisões anfíbias, sendo a segunda esquadra sediada em base a ser implantada próximo à foz do Rio Amazonas e a segunda divisão anfíbia sediada na Região Amazônica.

A END e a PND-2005 foram revisadas em 2012 e 2016 e aprovadas em 2018 (BRASIL, 2018a). A END-2016

mantém todas as disposições acima expostas e estabelece que as Capacidades Militares de Defesa – nova conceituação que abrange os propósitos dos planos de articulação e equipamento da END-2008 – serão refletidos no Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (PAED), a ser elaborado pelo MD. (BRASIL, 2016, “Nota Explicativa” e p. 25-27)

- Também em 2008, no contexto de entendimentos mantidos com o governo francês e sua estatal *Direction de Constructions Navales Services* (DCNS - que em 2016 mudou de nome para *Naval Group*), a Marinha iniciou o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e criou a Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento do Submarino com Propulsão nuclear (COGESN), que constituiriam os principais instrumentos para a implementação do Acordo de Cooperação Brasil-França, assinado em 2009, de transferência de tecnologia para projeto e construção de submarinos. Estas constituíram as primeiras medidas de implementação do PAEMB.

- Em 2009, em cumprimento à END, foram iniciados os estudos sobre um sistema de monitoramento das áreas marítimas de interesse, batizado de Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ), e seu desenvolvimento já foi iniciado, em termos de projeto piloto (o PP-SisGAAZ), a cargo do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM)

Trata-se de um sistema abrangente que integrará vários outros já existentes e mais alguns a serem desenvolvidos, visando a possibilitar um alto nível de conhecimento do que se passa na superfície, sob a superfície e no espaço aéreo

sobrejacente às áreas jurisdicionais brasileiras, de Socorro e Salvamento de responsabilidade do Brasil (“área SAR”) e das demais áreas de interesse estratégico, com a capacidade de se conectar a vários outros sistemas militares e civis, tornando-se o principal formador da “Consciência Situacional Marítima” (BRASIL, 2017, p. 1-4), com o propósito de contribuir para a mobilidade estratégica da Força, representada pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, agressão ou ilegalidade.

Entre os sistemas existentes incluem-se os de segurança marítima, de Comando e Controle, de radiogoniometria, aeronaves de patrulha da FAB e navios da MB, e entre os que seriam acrescentados prevê-se, entre outros, radares costeiros, aeronaves remotamente pilotadas (ARP) e sensoriamento remoto por satélite.

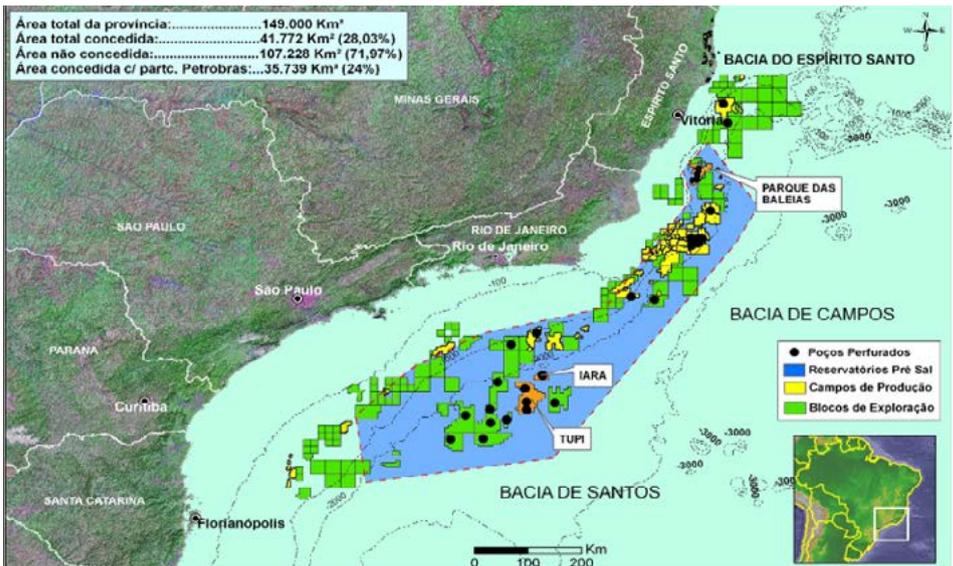
- Em 2011, um navio da MB passou a integrar a Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas do Líbano (FTM-UNIFIL), cujo comando passou a ser exercido por um almirante brasileiro. A UNIFIL foi criada em 1978 a fim de estabilizar a região no contexto da retirada das tropas israelenses do território libanês, e sua força-tarefa marítima foi estabelecida em 2006, com a missão de impedir o ingresso de armas ilegais no Líbano. A MB, além disso, apoia a marinha libanesa treinando seu pessoal.

Cabe notar que este último aspecto ultrapassou as atividades de adestramento na área, incluindo a formação de oficiais no Brasil. Em consequência, até o momento (dezembro de 2018), cinco aspirantes

libaneses cursaram ou estão cursando a Escola Naval.

- Em 2015 a MB incorporou o Navio Doca Multipropósito (NDM) Bahia, adquirido à França e, em 2018, o Porta-helicópteros Multipropósito Atlântico, adquirido ao reino Unido, ambos “compras de oportunidade”, mas em excelente estado e coerentes com o PAEMB, que prevê quatro navios desse tipo. Tais unidades, como o nome indica, se prestam a vários propósitos, principalmente a operações anfíbias, mas também a ações humanitárias e operações de paz, duas das principais demandas da atualidade.

Figura 2: A província do Pré-Sal e Imediações



Fonte: ABADIE, 2018, slide 42

- Em 2017, a MB desativou o Navio Aeródromo São Paulo em virtude da necessidade de custosos reparos e da crise porque passava o país, o que tornava “tal empreitada

proibitiva”. Com isso, tornou-se impossível operar aeronaves de asa fixa no mar, inclusive de ataque, significando a perda de uma importante capacidade militar – que atenderia principalmente às tarefas de Controle de Áreas Marítimas e de Projeção de Poder sobre Terra – que a capacidade de operar maior número de helicópteros proporcionada pela incorporação do NDM Bahia e do PHM Atlântico obviamente não substitui. (DESATIVAÇÃO, 2017)

- Em 2018 foi iniciado o processo de obtenção das corvetas classe Tamandaré, iniciativa que visa a renovar os meios de superfície com novos navios devidamente especificados para as necessidades da MB.

4. Os desafios da Mordernidade

4.1 Energia e Transporte Marítimo

Em termos amplos, o transporte marítimo é responsável pelo provimento à nação dos bens necessários à atividade econômica nos pontos do território onde é realizada (importações e trocas internas) e das divisas provenientes do exterior devidas às exportações. Além disso, nos países importadores de petróleo, ele também provê uma parcela, às vezes elevada, da energia consumida.

Para estes últimos países, apesar de essa condição constituir uma vulnerabilidade estratégica, ela acarreta uma facilidade para o planejamento naval, pois tanto a segurança do provimento de energia como a do transporte marítimo de bens

não energéticos são obtidas pela mesma classe de estratégias – a defesa do tráfego marítimo (TM).

Esse era o caso do Brasil até os anos 1980, mas atualmente, praticamente todo o petróleo consumido é de origem doméstica, sendo que a produção *offshore* representa, respectivamente, 95,15% e 80,44% do total de óleo e gás produzido, com destaque para o Pré-Sal, o que lhe confere relevância dramática. (BRASIL, 2018, tabelas 2.9 e 2.13)

O transporte marítimo teve ressaltada sua importância crescente nas últimas décadas - a Globalização, iniciada nos anos 1980, se acentuou posteriormente, multiplicando o comércio internacional, com efeitos expressivos sobre a carga transportada por mar, que saltou de 3.704 milhões de toneladas em 1980 para 9.548 milhões em 2013, um aumento de 158%; e sobre o TM, quadruplicando o número de navios entre 1992 e 2012, ambos globais. (DEVELOPMENTS, 2014, 5, tab. 1.3; WORLDWIDE, 2014) Hoje, mais de 90% do comércio exterior do Brasil é feito por mar, o que não o torna diferente da maioria dos países.

Além desse aspecto quantitativo, cabe notar o qualitativo – na economia globalizada, uma eventual interrupção do fluxo das mercadorias não energéticas, se não tem o poder de colapsar as infraestruturas como a falta de energia, pode inviabilizar vários segmentos da indústria, que importa e exporta componentes essenciais dos itens fabricados, principalmente com a atual filosofia de “*just enough, just in time*” usada nas cadeias de suprimento, que minimiza os estoques, (TILL, 2018, p. 38) além de provocar efeitos desastrosos em outros

ramos da Economia, como a greve dos caminhoneiros ocorrida em maio de 2018 pôde dar uma ideia.

Isso se refletiu em dois objetivos estratégicos fixados pela END para a MB, defender as plataformas petrolíferas e responder prontamente a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio. O outro objetivo consiste em defender as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras. (BRASIL, 2016, p.26)

Assim, ao contrário do tempo da Guerra Fria, o principal desafio estratégico da MB é duplo, pois a defesa de objetivos estáticos no litoral e no território implica medidas contra ações de projeção de poder vindas do mar (“*from the sea*”), enquanto a defesa das vias marítimas de comércio implica medidas de proteção do TM de interesse contra ações de forças inimigas no mar (“*at the sea*”).

4.2 A MB na defesa do Tráfego Marítimo (TM)

O objetivo da defesa do TM consiste em impedir ou dissuadir ações de forças adversas que a ele representem ameaça, nas águas jurisdicionais brasileiras ou mesmo em seus percursos fora delas.

A defesa inclui a proteção do TM, que abrange medidas como a escolta de comboios de navios mercantes por navios de guerra, a fim de protegê-los de vetores hostis que se aproximem, a vigilância sobre os percursos que irão seguir a fim de detectar eventuais ameaças, ações de guerra naval

contra unidades inimigas, etc.

A defesa inclui também o “Controle Naval do Tráfego Marítimo” (CNTM), que consiste na organização do tráfego de comboios e navios independentes, podendo compreender, em situações de guerra ou crise, o estabelecimento de rotas e sua alteração dependendo das ameaças nelas detectadas, dando melhores condições para a implementação das medidas de proteção, quando necessárias.

Ele é objeto de uma organização comandada por uma unidade da MB que, até 29 de novembro de 2018 se chamava Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (ComCoNTraM) e passou a se denominar “Centro Integrado de Segurança Marítima” (CISMAR). Em tempo de paz, o CNTM se resume ao monitoramento diuturno dos navios mercantes de interesse do Brasil no mundo, com maior rigor nas águas de jurisdição brasileira, por meio do conhecimento e do intercâmbio de informações relativas a eles e às ameaças que possam pô-los em risco.

Para tanto, o CISMAR emprega sistemas de abrangência nacional e internacional (seguindo disposições da Organização Marítima Internacional - IMO), tais como o *Automatic Identification System* (AIS), o *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT), o Programa de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS) e o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM). (PADILHA, 2018)

Concentrando e manipulando grande volume de dados, o CISMAR, além das responsabilidades que já tinha

anteriormente como ComConTraM, já citadas, passou a contribuir para a integração de agências governamentais aproveitando a *expertise* desenvolvida nos últimos jogos olímpicos e paralímpicos RIO 2016, quando serviu de órgão centralizador da segurança, principalmente na área do Rio de Janeiro.

Assim, o CISMAR, empregando a capilaridade proporcionada pelas Organizações da MB, passa a atuar permanentemente e de forma coordenada com o Departamento da Polícia Federal (DPF), a Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRFB), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), o Instituto Nacional do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), incrementando consideravelmente a Consciência Situacional Marítima na área de jurisdição brasileira.

A par do monitoramento, a proteção do tráfego marítimo é objeto de ações de várias marinhas que, em forças multinacionais ou isoladamente, se fazem presentes em regiões especialmente perigosas, como no Mar da Arábia, onde operam três forças-tarefa que compõem as “*Combined Maritime Forces*” (CMF) comandadas pela marinha norte-americana. Além dessas, também têm operado na mesma região, com missão semelhante, forças-tarefa multinacionais da União Europeia e da OTAN, e, isoladamente, forças das marinhas

chinesa, indiana e russa. (COMBINED, 2018; PANDA, 2017; SOUTH, 2017; NKALA, 2012)

Esquemas multinacionais como esses provêm razoável garantia contra as “novas ameaças” (pirataria, terrorismo e tráfegos ilícitos – de pessoas, armas ou drogas) em tempo de paz, e mesmo contra as ameaças estatais em tempo de crise ou conflito, se o país estiver do lado favorável na governança internacional, mas se não estiver, a situação será oposta – evoque-se aqui o bloqueio do Iraque, decretado pelo Conselho de Segurança da ONU em 25/08/1990, por ocasião da Guerra do Golfo (UNITED, 1990; SKLAIRE, 2011) e exercido pela marinha norte-americana e algumas outras, que anulou a única linha de comunicações marítimas daquele país.

Tais missões, se realizadas isoladamente, principalmente em áreas muito distantes das bases, como o fazem as três marinhas acima citadas, exigem navios de superfície operativos e de apoio confiáveis, para que a força se mantenha eficaz em regiões que poderão ser política ou logisticamente complicadas, cabendo notar que a adição de um SNA poderia potencializá-la e aumentar seu poder dissuasório, operando em seu apoio direto ou em coordenação com ela, recebendo e realizando tarefas em seu proveito, como por exemplo, patrulhas antecipadas em áreas por onde ela vai passar a fim obter informações, busca, monitoramento ou destruição de unidades inimigas, etc.

Já a participação em forças multinacionais (o que poderia situar tais missões mais no lado “pós-moderno” do espectro “moderno – pós-moderno”) exige, além disso,

comprometimentos políticos nem sempre existentes ou desejáveis. Se isso não for possível, resta a alternativa de pedir auxílio a outra marinha para solucionar problemas em áreas de sua influência, o que pode ser exequível, mas nem sempre conveniente ou eficaz.

Como exposto, a MB, por meio do CISMAR, realiza o monitoramento do tráfego marítimo de interesse do País em todo o mundo, mas a capacidade de realizar sua proteção com maior efetividade depende de um dos principais desafios do momento – obter navios de superfície (inclusive navios aeródromo) na difícil situação econômica do País, de modo a dispor de um número aceitável deles para formar forças capazes de serem empregadas confiavelmente em operações exigentes. Para tanto, está em curso uma iniciativa modesta, representada pelo programa de obtenção das Corvetas classe Tamandaré. (MARINHA, 2018)

4.3 A defesa das plataformas e dos ativos litorâneos e territoriais.

As plataformas, estáticas e isoladas no mar, por vezes a grande distância da costa, são vulneráveis tanto a ameaças assimétricas como estatais. As assimétricas (terrorismo, acesso indevido, etc), ainda que teoricamente limitadas, são objeto de patrulhas por navios da MB e medidas correntes de monitoramento do tráfego marítimo.

No que toca às estatais, o que pressupõe a ação de poderes navais de Estados oponentes, cabe considerar que a

importância para o País dessas estruturas tornam-nas objetivos convidativos a ações de coerção – típicas de quadros de crises político-estratégicas – ou de destruição, no caso de um conflito aberto.

Elas podem ser ameaçadas por forças navais que naveguem ostensivamente ou por submarinos, sendo que esses vetores podem se aproximar ou não, se dispuserem de armas de longo alcance, as quais também podem ser lançadas contra instalações no território continental, como tem ocorrido em praticamente todas as intervenções do Pós-Guerra Fria, em que o míssil norte-americano *Tomahawk Land Attack Missile* (TLAM) foi o carro-chefe, e mais recentemente, na guerra da Síria, em que o míssil russo *Kalibr*, fez sua aparição, lançado por forças de superfície e submarinos desse país (ROBLIN, 2017; UNITED, 2017a), cabendo notar que outros países possuem mísseis comparáveis, como o Reino Unido e a França.

A forma ideal de assegurar a segurança daqueles ativos, considerando essas ameaças, consistiria em realizar o controle das áreas marítimas de onde tais vetores pudessem lançar semelhantes munições contra eles, ou seja, impedir sua entrada, permanência ou operação em tais áreas.

Atualmente, porém, há plataformas petrolíferas operando em várias partes do litoral brasileiro, sendo que as mais produtivas são, de longe, as do “Pré-sal”. Apenas essa região, que se estende desde a altura de Santa Catarina à do Espírito Santo, compreende cerca de 430 x 200 milhas (800 km x 370 km), o que, com o alcance dos modernos armamentos como o TLAM, que chega a 1.350 milhas (2.500 km), implica uma área

de cerca de metade do Atlântico Sul, de onde um adversário poderia alvejá-las, o que exigiria, no caso do modelo padrão de controle de áreas marítimas - com emprego de forças de superfície - um número de navios (incluindo porta-aviões) e aeronaves muito difícil de ser conseguido, mesmo por marinhas mais bem dotadas de meios e recursos.

Nessas condições, das formas preconizadas pela END para defender as plataformas, a aplicável consiste em negar o uso do mar nessas áreas a forças agressoras e, para tal tarefa, o documento determina a existência de uma força submarina de envergadura, composta de SC e SNA.

A negação do uso do mar consiste em impedir o estabelecimento ou a exploração, pelo inimigo, do controle de alguma área marítima, ou simplesmente seu uso. No caso, consistiria em produzir ameaça dissuasória considerável a algum adversário nas áreas em questão, ressaltando-se que, certamente, tais ações só seriam empreendidas por poderes navais mais poderosos que o brasileiro.

Os submarinos bem armados constituem a forma clássica de implementar tal tarefa (UNITED, 2017, p.43), pois sua ocultação proporciona incerteza quanto à possível localização, acentuando o poder dissuasório, principalmente quando se trata de SNA, cujas altas velocidades estendem essa incerteza a dimensões oceânicas, como o caso em questão exige.

Cabe ressaltar que, mesmo para realizar a negação do uso do mar, as condições geoestratégicas do Brasil não são as mais favoráveis. O litoral brasileiro, bipartido em duas direções bem distintas a partir do Rio Grande do Norte, as

instalações sensíveis espalhadas ao longo dele e a amplidão irrestrita do Atlântico Sul proporcionam inúmeras opções de acessos e objetivos a um agressor que se aproxime por mar.

Para dar uma ideia ilustrativa, as condições geoestratégicas da China, que também implementa uma estratégia de negação do uso do mar em seu litoral e acessos a ele (batizada pelos norte-americanos de “*Anti-Access/Area Denial*” ou A²/AD), fornecem uma comparação no tocante ao emprego de submarinos, embora os chineses também empreguem outros meios e recursos. O litoral chinês é côncavo, o que já restringe os acessos à costa; e esses acessos, além disso, são repletos de ilhas, seja a partir do Oceano Índico, seja a partir do Pacífico Ocidental, proporcionando o emprego extensivo de SC.

Tais submarinos, lentos e dependentes da superfície, mas extremamente silenciosos quando navegando movidos pelas baterias ou parados e pousados no fundo – o que os torna difíceis de detectar, principalmente nas águas rasas comuns na região – são ideais para negarem o trânsito de meios navais inimigos, posicionando-se nos estreitos e passagens obrigatórias. Assim, não é por acaso que a China possui 54 SC e 5 SNA. (GERTZ, 2017)

Este aspecto torna imprescindível para o Brasil o emprego de SNA e do SisGAAz para apoiá-los. Esses meios navais, independentes da superfície, o que lhes dá maior capacidade de ocultação, e velozes, são capazes de se deslocar rapidamente a grandes distâncias, interceptar, acompanhar e ameaçar gravemente forças navais de superfície em trânsito e competir, desde que bem construídos e equipados, com outros

submarinos nucleares; enquanto os SC – de custo de obtenção e manutenção bem mais baixo – operarão como coadjuvantes para oposição ao agressor nas proximidades dos objetivos de defesa. Isto justifica a determinação da END e o atual esforço da MB para a obtenção de tais meios.

A relevância das plataformas marítimas não deve fazer esquecer que numerosas instalações territoriais estratégicas, mesmo bastante interiorizadas, também estão sujeitos a ameaças, considerados os alcances acima expostos. A maior parte da população se fixa a até cerca de 200 km da costa, e a menor distância de Brasília ao mar é pouco mais de 500 milhas náuticas (930 km), o que indica que um meio naval, dispondo de um míssil de cruzeiro de longo alcance, pode atingi-la posicionado muito além da ZEE, ou mesmo da PC estendida (350 milhas), o que exige uma leitura flexível do preceito da END que determina a dissuasão de inimigos nos limites jurisdicionais.

Cabe também notar que a Região Sudeste, onde se situa a maior concentração populacional, econômica e política do País é contígua ao Pré-Sal, aspectos que tornam o sistema naval defensivo das instalações litorâneas aí situadas a frente avançada para a defesa da principal parte da população e do território nacionais, caso a gravidade de um eventual conflito avance até esse nível, o que não aconteceu na Guerra das Malvinas.

Vê-se, assim, que, como o tráfego marítimo, os ativos fixos em terra e no litoral também estão sujeitos a ameaças e podem necessitar de proteção. Ocorre, porém que, no primeiro

caso, o interesse de outros Estados também estará envolvido devido à globalização, e essa proteção poderá ser provida por forças multinacionais ou pedidos de auxílio a países amigos, enquanto a proteção dos ativos territoriais, costeiros e litorâneos corre por conta apenas do dono do litoral, pois eventos que incorressem em tais possibilidades seriam muito mais graves, cercando o auxílio externo de fortes comprometimentos contra o adversário do Brasil, reduzindo a confiança do Brasil na real eficácia de tal apoio e podendo produzir forte desgaste político ou até mesmo perda de soberania do País. Para esta missão, a MB tem que ser bastante “moderna”, no espectro “moderna-pós-moderna”.

4.4 O Entorno Estratégico

O entorno estratégico do Brasil abrange a América do Sul e o Atlântico Sul; este, compreendendo até os países limítrofes da África, a Antártica e o Leste da Antilhas Menores, estendendo-se para o Norte até o paralelo de 16°N (MOURA NETO, 2010, p. 452). Esse espaço proporciona acesso direto ao litoral brasileiro, contendo as águas jurisdicionais do País (a “Amazônia Azul”) e a área de responsabilidade nacional de prestar socorro e salvamento (“Área SAR”) (WANDERS, 2019) sendo, assim, da maior importância para a defesa.

Exceto a parte da Antártica e do Caribe, esse é o espaço onde o País historicamente exerceu e de onde recebeu maior influência e nele, explorando esse aspecto, o Poder Naval

procura se fazer presente não apenas pela presença de seus meios, mas também por meio da cooperação com os países nele situados, como abaixo exposto.

Desde 1959 existe a Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), que congrega as marinhas do Brasil, da Argentina, do Uruguai e do Paraguai, sendo que o cargo de Coordenador é exercido em rodízio bianual por oficiais das marinhas brasileira, argentina e uruguaia. Na MB, as atividades relativas à CAMAS são inseridas nas desempenhadas pelo CISMAR.

A CAMAS abrange as áreas SAR marítima e fluvial das marinhas dos quatro países, o esforço de monitoramento e controle do tráfego aquaviário em toda a região, o que inclui os rios Paraná, Paraguai, Uruguai e o estuário do Rio da Prata, com centenas de estações dos sistemas AIS e LRIT; e conecta as estruturas de CNTM regionais e globais, o que representa valiosa contribuição para a Consciência Situacional Marítima. (COORDENADOR, 2018)

Entre 2001 e 2009, foi realizado, com a experiência e tecnologias desenvolvidas no LEPLAC, o levantamento da plataforma continental da Namíbia, bem como a assessoria para a elaboração do pleito daquele país à CLPC para extensão de sua jurisdição marítima, o qual foi entregue à comissão em 2009. Também entre 2011 e 2013 foi prestado apoio semelhante a Angola, que entregou seu pleito em 2013. Ambos os serviços foram objetos de contratos comerciais com a Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON).

Nas últimas décadas, a importância geopolítica e

geoestratégica do Atlântico Sul no contexto mundial foi consideravelmente aumentada pela grande produção de petróleo em países lindeiros, não só na margem brasileira, com a exploração *offshore*, mas também na margem africana, no Golfo da Guiné, (*onshore* e *offshore*). Essa região, que tem provido grande parte das necessidades de hidrocarbonetos dos EUA, de países europeus e da China, entre outros, compreende dezesseis países, dos quais cerca da metade são produtores de petróleo e gás, num litoral de aproximadamente seis mil quilômetros de costa (VELLOSO, 2014).

Essa importância motivou algumas iniciativas marcantes do mundo desenvolvido:

- Em 2007, os EUA criaram o *US Africa Command* (AFRICOM), um de seus comandos regionais com jurisdição sobre o continente e seu litoral, incluindo o Golfo da Guiné, basicamente com duas preocupações, a necessidade de importar grande quantidade de petróleo e a expansão da China com investimentos nos países do continente. (HANSON, 2007)

- Em abril de 2008 a Marinha dos EUA anunciou a recriação da Quarta Esquadra, extinta desde 1950, com sede em Mayport e jurisdição sobre o Caribe, Américas Central e do Sul e áreas marítimas correspondentes, com o propósito declarado de realizar operações cooperativas de segurança marítima, a fim de manter acessos, incrementar a interoperabilidade e construir parcerias duradouras que favoreçam a segurança regional.

Apesar das declarações, a ativação deste comando foi sentida como ameaça em círculos políticos, do Brasil e de

outros países da América Latina. (SENADO, 2008)

- Em 2010 a OTAN emitiu um novo conceito estratégico prevendo sua atuação fora dos limites originais, o que já vinha fazendo anteriormente, e motivou pronunciamento do então Ministro da Defesa, Dr. Nelson Jobim, expressando a preocupação de a Organização realizar ações no Atlântico Sul, área de interesse do Brasil. Nesse pronunciamento, o ministro apontava o fato de a OTAN não fazer diferença quanto à segurança entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul. (BRASIL, 2010) Cabe notar que, em diversos contatos, os membros de marinhas da OTAN têm defendido a ideia de “Atlântico Único”, o que contraria o interesse brasileiro, como exposto pelo MD.

Com efeito, a partir do ano 2000, houve uma aumento da presença de navios de guerra dos EUA, da França, do Reino Unido e da OTAN na região do Golfo da Guiné indicando sua securitização, o que foi acompanhado pelo aumento da pirataria que, em 2013, ultrapassou a região da Somália, só que acompanhada de incidentes de roubo armado e sequestro de navios.

A situação provocou a emissão, pelo Conselho de Segurança da ONU, da resolução 2039 de 2012, que cobrava aos países da região medidas urgentes nos níveis nacional e regional de combate a esses ilícitos, bem como “encorajava” parceiros internacionais a lhes prestarem apoio, a fim de aumentar suas capacidades para tal. Em decorrência, os países da região se reuniram, estabelecendo uma estratégia regional e vários países de fora da região, como o Brasil, estabeleceram

acordos bilaterais com eles. (VELLOSO, 2014, p.34-37)

Nesse contexto, a Marinha do Brasil participa do apoio aos países da região enviando navios quando possível para realizarem, com pessoal de suas marinhas, exercícios de capacitação nas tarefas de repressão aos ilícitos citados, e tomando parte nas operações multinacionais “*Obangame Express*” organizadas anualmente pelo AFRICOM para o mesmo fim, que envolve marinhas de países africanos e da OTAN. (MOURY, 2018)

Se a disponibilidade de meios da MB permitisse, seria desejável que o Brasil participasse mais, não só para evitar que seu espaço seja ocupado por marinhas exógenas ao entorno estratégico, mas também porque essa capacitação é uma necessidade real daqueles Estados, e tal apoio se reverteria em vantagens políticas para o País.

A propósito, está sendo também iniciado um projeto da MB junto à Marinha Nacional de Camarões que abrange o desenvolvimento de um sistema de informações de tráfego marítimo (uma versão do SISTRAM) em Iauendê, capital do país, treinamento no sistema e cursos para oficiais em suas organizações no Brasil, como já é feito com as marinhas de outros países africanos.¹ O projeto se insere no apoio brasileiro à estruturação dos países da região para fazerem frente aos problemas em questão.

A presença da MB no continente africano é especialmente

¹ Informação prestada pela analista Ana Porthun, do Centro de Análise de Sistemas Navais (CASNAV), responsável pelo desenvolvimento do sistema, em 26/11/2018.

marcada pelo Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia assinado em 1994 para a criação e organização da Força Naval de Defesa daquele país, que acabara de se tornar independente. Trata-se do instrumento de cooperação de mais amplo escopo conduzido pela Força, pelo qual foi criada a Missão Naval Brasileira na Namíbia (MNBN), foram fornecidos navios, e, nesses catorze anos, inúmeros oficiais e praças têm realizado cursos de formação, aperfeiçoamento e de altos estudos em seus estabelecimentos de ensino, incluindo a Escola Naval e a Escola de Guerra Naval.

Além disso, em 2009, foi lá criado o Grupo de Assessoramento Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN) pelo qual um grupo de fuzileiros navais brasileiros ministra cursos a soldados locais com o objetivo de iniciar a formação do Corpo de Fuzileiros Navais namibiano.

Além da Namíbia, a MB também coopera na formação das guardas costeiras de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, sendo nesta última, também com a formação de sua unidade de Fuzileiros Navais.

Um aspecto importante e tradicional de manter a presença no entorno estratégico é a realização de exercícios. Dessa forma, a MB participa de diversos deles, tais como: ASPIRANTEX, com o Uruguai e a Argentina; ATLANTIS, com o Uruguai; IBSAMAR, com a Índia e a África do Sul; FRATERNO, com a Argentina, etc.

No tocante à parte antártica do entorno estratégico, a MB também mantém lá uma estação polar, ora sendo reconstruída, enviando periodicamente navios para seu apoio.

5. Considerações Finais

Verifica-se que os desafios estratégicos navais do Brasil evoluíram com o progresso econômico e institucional do País e com a conjuntura internacional. Até o fim do século passado, eles foram enfrentados com a preparação do Poder Naval com foco nas ações de Controle de Áreas Marítimas, o que correspondia à maior importância à proteção do transporte marítimo, dada a dependência do País em relação a este modal, atacado nas duas guerras mundiais e ameaçado durante a Guerra Fria.

Atualmente, porém, com a quase total dependência em relação às estruturas de petróleo *offshore* verificada a partir do início do milênio, bem como com o progresso e o foco das marinhas de países desenvolvidos nas ações de projeção de poder, essa percepção foi alterada, enfatizando-se o preparo para ações de negação do uso do mar nas aproximações ao País a fim de proteger essas fontes, dando novo realce ao desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear, como parte crucial de uma força de submarinos expressiva, necessidade prevista na END, e cuja implementação já está em andamento.

A Globalização progressiva também aumentou a importância do tráfego marítimo nas últimas décadas e o problema de sua segurança tem sido enfrentado com o progresso nos sistemas de monitoramento, em conjunto com esforços de outros países e da IMO, mas sua efetiva proteção, em caso de necessidade, depende de maior disponibilidade de

meios de superfície, cuja renovação, necessária, está sendo objeto da presente iniciativa de construção das corvetas classe Tamandaré.

Essa maior disponibilidade também seria importante para aumentar a presença naval no entorno estratégico, notadamente no Golfo da Guiné, onde navios da MB operam apenas tomando parte em operações realizadas pelo AFRICOM, em que as marinhas da OTAN têm maior participação, o que não é desejável. A Força, porém, complementa essa participação investindo nas atividades “benignas” da diplomacia naval, cooperando para a formação e estruturação das marinhas da região.

O programa do submarino de propulsão nuclear, concebido no final dos anos 1970, teve efeito fundamental sobre o desenvolvimento nacional, resultando na capacitação do País em enriquecer urânio – necessidade crítica para a autonomia na utilização da energia nuclear – um projeto de Estado assumido e conduzido pela MB.

A disponibilidade de SNA tem sua importância estratégica acentuada, considerando que, apesar da estabilidade regional reinante, o País não é potência nuclear, e uma maior capacidade dissuasória pode ser necessária em possíveis cenários resultantes da presente disputa entre as principais potências – EUA, China e Rússia – já que os oceanos não possuem limites, interligam todas as regiões do planeta e constituem uma via para projeção de poder. Tais meios, bem armados, constituem oponentes respeitáveis mesmo para forças de potências navais,

constituindo uma “barreira de risco”² (KEARSLEY, 1992, p.100) que seus tomadores de decisão deverão considerar com cuidado.

Tais possibilidades aumentam a relevância de sua construção e dos esforços da MB para realizá-la, apesar das dificuldades encontradas. Tendo sido a primeira parte do PAEMB a ser implementada, o PROSUB é a mais adiantada. Em termos de desafio, contudo, tudo isto é apenas a ponta do iceberg em face do que se descortina posteriormente: a avaliação das unidades construídas e o aperfeiçoamento das técnicas e processos na construção e incorporação das unidades seguintes, pois, afinal, o PROSUB só prevê a construção de quatro SC e um SNA, o que é claramente insuficiente. O PAEMB, muito justamente, previa 15 SC e 6 SNA. (PAEMB, 2011)

A recente obtenção de dois navios multipropósito, o NDM Bahia e o PHM Atlântico aumentam a capacidade da MB reforçam a capacidade de comando, controle e transporte de tropas, mas perda da capacidade de operar aeronaves de asa fixa devido à indisponibilidade de um navio aeródromo, reduz consideravelmente a capacidade de apoio aéreo, fazendo com que os meios adquiridos aumentem menos a capacidade de realizar operações anfíbias e mais a de realizar operações

2 Barreira de risco (“*risk barrier*”) é um termo de Kearsley para indicar algum recurso do oponente mais fraco que, embora não evite necessariamente sua derrota, poderá causar perdas inaceitáveis ao oponente mais forte, considerando os benefícios que este pretende obter com o enfrentamento.

expedicionárias e humanitárias, uma demanda mais atual, mas que aproxima a Força do extremo “pós-moderna” do espectro “moderna – pós-moderna”.

Como assinala Ian Speller, é possível fazer generalizações sobre o ambiente marítimo, as características e tarefas dos poderes navais e mesmo sobre a condução da guerra naval, mas é muito difícil generalizar sobre as políticas navais adotadas pelos Estados, que derivam de políticas mais amplas – a marítima e a nacional, as quais dependem dos aspectos particulares de cada um, podendo daí resultar poderes navais que priorizem a negação do uso do mar (“*sea denial*”), outros que priorizem o controle de áreas marítimas (“*sea control*”), os que se dediquem mais aos aspectos de segurança marítima (“*constabulary*”) que de militares; etc, não cabendo rótulos de certo ou errado.

Na atualidade, em que os limites entre guerra e paz se tornaram menos definidos, com o espalhamento do espectro de conflitos com tipificações que entram nos dois campos, como a “Guerra Híbrida”, os poderes navais também ampliaram sua faixa de emprego para as áreas não puramente militares, mais próximos às demandas presentes da sociedade, o que tende a se acentuar no caso do Brasil devido à falta de recursos e de tensões regionais.

Apesar disso, a MB tem consciência de que o Atlântico Sul é parte do “Oceano Mundial”, que integra todas as regiões do mundo e que, por ele, sempre chegaram as ameaças mais graves, desde as invasões estrangeiras dos séculos XVI e XVII até os submarinos alemães do século XX. Sabe, assim,

que, como Força Armada, cabe-lhe precipuamente a defesa do Brasil e de seus interesses. Desta forma, no espectro de Geoffrey Till, entre marinhas modernas e pós-modernas, a Força, apesar das fortes demandas da segunda, se esforça para estar mais próxima da primeira.

6. Referências Bibliográficas

ABADIE, Elie. Petróleo no Mundo e no Brasil: Produção, Refino e Abastecimento Nacional. Seminário sobre a Geopolítica do Petróleo: Perspectivas Brasileira e Internacional. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 05/04/2018.

BRASIL, Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Bio Combustíveis. Anuário Estatístico 2018. Disponível em <<http://www.anp.gov.br/publicacoes/anuario-estatistico/anuario-estatistico-2018>> Acesso em 29/09/2018

BRASIL, Congresso Nacional. Decreto Legislativo nº 179 de 14/12/2018 (2018a). Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem (CN) nº 2 de 2017 (Mensagem nº 616, de 18 de novembro de 2016, na origem). Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2018/decretolegislativo-179-14-dezembro-2018-787452-publicacaooriginal-156961-pl.html>> Acesso em 01/09/2019.

BRASIL, Ministério da Defesa. Notícias. 16/09/2010 – Jobim manifesta à Europa preocupação com possíveis ações da OTAN no Atlântico Sul. Disponível em <<https://www.defesa.gov.br/noticias/3514-16-09-2010-defesa-jobim-manifesta-a-europa-preocupacao-com-possiveis-acoes-da-otan-no-atlantico-sul>> Acesso em 26/11/2018.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA 305: Doutrina Militar Naval. Brasília, 2017.

BRASIL. LEPLAC. Disponível em < http://www.mar.mil.br/dhn/dhn/ass_leplac.html > Acesso em 08/03/2018. (2018b)

BRASIL. Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa – Estratégia nacional de defesa 2016. Disponível em < http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf > Acesso em 24/11/2018.

BRASIL. Presidência da República. Decreto 5484 de 30 de julho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional e dá outras providências. Brasília, Imprensa Nacional, 2005. Disponível em : < <http://legis.senado.leg.br/legislacao/DetalhaSigen.action?id=573692> > Acesso em: 16/11/2018.

BRASIL. Presidência da República. Decreto 99.165 de 12/03/1990. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 05/03/2018.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 6703 de 18 de dezembro de 2008: Estratégia Nacional de Defesa. Imprensa Nacional. Brasília, 2008. Disponível em : < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm > Acesso em: 16/11/2018.

BRASIL. Presidência da República. Política de Defesa Nacional. Imprensa Nacional. Brasília, 1996. Disponível em <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/catalogo/fhc/politica-de-defesa-nacional-1996.pdf>> Acesso em 18/04/2018.

CALAFÁ, Roberto. Inauguração da 7ª cascata de ultracentrífugas de urânio (INB). Tecnologia e Defesa. 04/09/2018. Disponível

em <<http://tecnodefesa.com.br/inauguracao-da-7a-cascata-de-ultracentrifugas-de-uranio-inb/>> Acesso em 04/11/2018.

CAROLI, Luiz H. A Importância Estratégica da Amazônia Azul para o Século XXI. Cadernos de Estudos Estratégicos, Rio de Janeiro: Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra, nº 09/2010, p. 118-157. Disponível em < <https://www.esg.br/publi/arquivos-cadernos/CEE009.pdf/view> > Acesso em 18/11/2018.

CARR, Edward H. The Twenty Years' Crisis 1919-1939: An Introduction to the study of International Relations. London: Macmilan and Co, Limited. 1941.

CAVAS, Christopher P. Admiral Mullen's Thousand Ships Navy. Armed Forces Journal. Peace and Freedom. May 31, 2007. Disponível em <<https://johnib.wordpress.com/2007/06/09/admiral-mullens-thousand-ship-navy/>> Acesso em 08/10/2018.

CERVO, Amado L. Inserção internacional: Formação dos conceitos brasileiros. São Paulo: Saraiva. 2008.

COHEN, Michael. Peace in the Post-Cold War World. The Atlantic. 15/12/2011. Disponível em < <https://www.theatlantic.com/international/archive/2011/12/peace-in-the-post-cold-war-world/249863/> > Acesso em 01/09/2019.

COMBINED Maritime Forces. Disponível em < <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/> > Acesso em 05/04/2018.

COORDENADOR da Área Marítima do Atlântico Sul. Iniciativas de cooperação no Atlântico Sul – CAMAS. Seminário CEPE EGN – Segurança Marítima. 15/06/2016. Disponível em < <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cepe/seminario-2-2016/-%203%20-%20>

SEMINARIO%20EGN%202016%20-%20CAMAS%20-%20VERS%C3%83O%209.pdf > Acesso em 17/11/2018

CORRÊA, Fernanda das G. O Projeto do Submarino Nuclear Brasileiro: uma história de ciência, tecnologia e soberania. Rio de Janeiro: Capax Dei Editora Ltda. 2010.

DESATIVAÇÃO do Nae São Paulo. Poder Naval. 14/02/2017. Disponível em < <https://www.naval.com.br/blog/2017/02/14/desativacao-do-nae-sao-paulo/> > Acesso em 01/12/2018.

DEVELOPMENTS In Internal Seaborne Trade. Review of Maritime Transport 2014. UNCTAD. Disponível em < http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2014ch1_en.pdf > Acesso em 16/11/2018.

FGV-CPDOC. Acordo Militar Brasil-Estados Unidos (1952). Disponível em < <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/acordo-militar-brasil-estados-unidos-1952> > Acesso em 29/11/2018.

FLORES, Mário C. Reflexões Estratégicas: repensando a defesa nacional. São Paulo: É Realizações. 2002. *

GALANTE, Alexandre. Marinha do Brasil durante a Guerra Fria (1947-1991). Poder Naval. 25/03/2016. Disponível em< <http://www.naval.com.br/blog/2016/03/25/marinha-do-brasil-durante-a-guerra-fria-1947-1991/> > Acesso em 02/03/2018

GERTZ, Bill. Why America should fear China's submarine fleet. The National Interest. Security. June 21, 2017. Disponível em < <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/why-america-should-fear-chinas-submarine-fleet-21255>> Acesso em 06/09/2017.

HAMANN, Eduarda P.; TEIXEIRA, Carlos A. R.. A Participação

do Brasil na MINUSTAH (2004-2017): percepções, lições e práticas para futuras missões. Rio de Janeiro: Instituto Igarapé. Edição Especial, 2017. Disponível em < <https://igarape.org.br/wp-content/uploads/2017/10/16-10-2017-web-AE-MINUSTAH-2017.pdf> > Acesso em 20/11/2018.

HANSON, Stephanie. US Africa Command (AFRICOM). Council on Foreign Relations. 02/05/2007. Disponível em < <https://www.cfr.org/backgrounder/us-africa-command-africom> > Acesso em 25/11/2018.

HISTORY. Com Editors. Détente. HISTORY. A&E Television Networks. August 21, 2018. Disponível em <<https://www.history.com/topics/cold-war/detente>> Acesso em 14/010/2018.

KEARSLEY, Harold J. Maritime Power and the Twenty-First Century. Aldershot: Dartmouth Publishing Company Limited. 1992.

MARINHA revela os finalistas da licitação das corvetas, com quatro estaleiros brasileiros na disputa. Petronotícias. 16/10/2018. Disponível em < <https://petronoticias.com.br/archives/119039> > Acesso em 02/12/2018.

MOURANETO, Júlio S. Comandante da Marinha: Defendendo o Pré-Sal. In: Segurança Internacional Perspectivas Brasileiras. Rio de Janeiro: FGV, 2010. Pp. 449-462.

MOURY, Taciana. Marinha do Brasil participa de operação internacional na costa Africana. Diálogo-Américas. Marinha do Brasil. 23/05/2018. Disponível em < <https://www.marinha.mil.br/sinopse/marinha-do-brasil-participa-de-operacao-internacional-na-costa-africana> > Acesso em 24/11/2018.

NEDAL, Dani K. The US and Brazil's nuclear program. FGV CPDOC - Centro de Relações Internacionais. 2011. Disponível

em < <http://ri.fgv.br/dossie-1> > Acesso em 30/11/2018.

NKALA, Oscar. Russian Navy Anti-Piracy Flotilla on the way to Africa. DefenceWeb. 15/11/2012. Disponível em < http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&view=article&id=28536:russian-navy-anti-piracy-flotilla-on-the-way-to-africa&catid=51:Sea&Itemid=106 > Acesso em 14/04/2018

PADILHA, Luiz. COMCONTRAM agora é Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). Defesa Aérea & Naval. 29/11/2018. Disponível em < <http://www.defesaareanaval.com.br/comcontram-agora-e-centro-integrado-de-seguranca-maritima-cismar/> > Acesso em 02/12/2018.

PAEMB – Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil. Poder Naval. 20/01/2011. Disponível em < <https://www.naval.com.br/blog/2011/01/20/paemb-plano-de-articulacao-e-equipamento-da-marinha-do-brasil/> > Acesso em 02/12/2018.

PANDA, Ankit. As Somali Pirates Return, Chinese Navy boasts of Anti-Piracy Operations. The Diplomat. 16/04/2017. Disponível em < <https://thediplomat.com/2017/04/as-somali-pirates-return-chinese-navy-boasts-of-anti-piracy-operations/> > Acesso em 05/04/2018.

PINTO, Helder Q. A Descoberta do Pré-Sal e as Mudanças do Marco Regulatório na Indústria Brasileira do Petróleo. Sources Fossiles. Encyclopédie de l'Énergie. Abril/2016. Disponível em < <http://encyclopedie-energie.org/articles/descoberta-do-pr%C3%A9-sal-e-mudan%C3%A7as-do-marco-regulat%C3%B3rio-na-ind%C3%A9stria-brasileira-do-petr%C3%B3leo> > Acesso em 12/02/2017.

ROBLIN, Sebastien. Why Russia's Enemies Fear the Kalibr

Cruise Missile. The National Interest. Security. January, 22, 2017. Disponível em < <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/why-russias-enemies-fear-the-kalibr-cruise-missile-19129> > Acesso em 23/03/2018.

SENADO Federal. Recriação da Quarta Frota norte-americana não é bem recebida pelo Brasil nem pelo Mercosul, avisa Pedro Simon. Senado Notícias. 07/08/2008. Disponível em <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2008/08/07/recriacao-da-quarta-frota-norte-americana-nao-e-bem-recebida-pelo-brasil-nem-pelo-mercosul-avisa-pedro-simon>> Acesso em 05/03/2018.

SHAH, Anup. World Military Spending. Global Issues.Org. 2010. Disponível em: <<http://www.globalissues.org/article/75/world-military-spending> >. Acesso em: 15/04/2018.

SILVA, Alexandre P. O novo pleito brasileiro no mar: a plataforma continental estendida e o projeto Amazônia Azul. Revista Brasileira de Política Internacional. vol.56 nº1. Brasília, 2013. Disponível em < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292013000100006 > Acesso em 12/02/2017.

SKIAIRE, Michael R. The Security Council Blockade of Iraq: Conflicting Obligations Under the United Nations Charter and the Fourth Geneva Convention. American University International Law Review. Volume 6. Issue 4. Article 5. 2011. p. 609-636. Disponível em < <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.br/&httpsredir=1&article=1569&context=auilr> > Acesso em 23/11/2018.

SOUTH China Morning Post. Diplomacy & Defence. Indian, Chinese Navies rescue ship hijacked by Somali pirates.

09/04/2017. Disponível em <<http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2086203/indian-chinese-navies-rescue-ship-hijacked-somali>> Acesso em 14/04/2018

SOUZA, Jairo. A Plataforma Continental “Estendida, Externa, Jurídica ou Legal do Brasil”. E&P Brasil, 27/02/2018. Disponível em <<http://epbr.com.br/a-plataforma-continental-estendida-externa-juridica-ou-legal-do-brasil/>> Acesso em 04/11/2018.

SPELLER, Ian. Understanding Naval Warfare. 2nd edition. Routledge: London. 2018.

TILL, Geoffrey. Poder Marítimo: questões relevantes e desafios. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, nº7, p. 8-31, jun. 2006.

_____. Seapower: a guide for the twenty-first century. 4ª edição. London: Routledge, 2018. 458 p.

UNITED Kingdom. Ministry of Defence. Joint Doctrine Publication 0-10 (JDP 0-10) (5th Edition). UK Maritime power. October 2017. Disponível em < https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/662000/doctrine_uk_maritime_power_jdp_0_10.pdf> Acesso em 14/09/2018.

UNITED Kingdom. Strategic Defence Review. Ministry of Defence. July 1998.

UNITED Nations Security Council Resolution 665. 25 august 1990. Disponível em < <http://unscr.com/en/resolutions/665>> Acesso em 14/04/2018.

UNITED States Navy. Fact File. Tomahawk Cruise Missile. 2017 (2017a). Disponível em < <http://www.navy.mil/navydata/>

fact_display.asp?cid=2200&tid=1300&ct=2 > Acesso em 18/04/2018.

UNITED States of America . Department of the Navy. 1994. Forward ... From The Sea. Washinton. 1994. Disponível em <<http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/forward-from-the-sea.pdf>> Acesso em 15/04/2018.

VALE, Brian. A Criação da Marinha Imperial in História Naval Brasileira. Terceiro Volume. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. 2002.

VELLOSO, Ludovico A. C. O Brasil e a Costa Oeste Africana e a Segurança Marítima no Atlântico Sul: Os desafios do poder naval brasileiro para a segurança marítima no Golfo da Guiné – o caso da Nigéria. Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas. 2014. Disponível em < [https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/biblioteca/monografias/cpem/2014/Monografia%20CMG%20\(FN\)%20VELLOSO%20%20C-PEM%202014%20%20-%20EGN.pdf](https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/biblioteca/monografias/cpem/2014/Monografia%20CMG%20(FN)%20VELLOSO%20%20C-PEM%202014%20%20-%20EGN.pdf) > Acesso em 24/11/2018

VELOSO, Fernando A.; VILLELA, André; GIAMBIAGI, Fabio. Determinantes do “Milagre” Econômico Brasileiro: Uma Análise Empírica. Rio de Janeiro: RBE, v.62 n.2 / p.221-246. Abr-Jun 2008. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71402008000200006> Acesso em 26/02/2018.

VIANNA, Hélio. História do Brasil. São Paulo: Edições Melhoramentos. 14ª Ed. 1980.

VIDIGAL, Armando A. F. 1982. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. Rio de Janeiro: Escola de Guerra

Naval.

VIDIGAL, Armando A. F. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval. 2002. 136p.

WARDEN, Yam. Marinha do Brasil e o Preparo Anti-terror & Ilícitos no Atlântico Sul. DEFESA TV. 03/03/2019. Disponível em < <https://www.defesa.tv.br/marinha-do-brasil-e-o-preparo-anti-terror-ilicitos-no-atlantico-sul/> > Acesso em 01/09/2019.

WORLDWIDE Ship Traffic up to 300 percent Since 1992. American Geophysical Union, 17/11/2014. Disponível em < <http://news.agu.org/press-release/worldwide-ship-traffic-up-300-percent-since-1992/> > Acesso em 16/11/2018.