

ALEXANDRE VERAS VASCONCELOS
ALEXANDRE AMENDOEIRA NUNES

**O EMPREGO DO PODER NAVAL BRASILEIRO NA DEFESA DA AMAZÔNIA
AZUL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Escola Superior de Defesa, como exigência
parcial para obtenção do título de Especialista
em Altos Estudos em Defesa.

Orientador: CMG Rogério Salles Rodrigues da
Silva

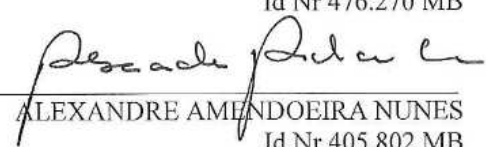
Brasília
2021

Este trabalho, nos termos da legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE DEFESA (ESD). É permitida a transcrição parcial de trechos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a devida referência bibliográfica completa. Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do(s) autor(es) e não expressam qualquer orientação institucional da ESD.



ALEXANDRE VERAS VASCONCELOS

Id Nr 476.270 MB



ALEXANDRE AMENDOEIRA NUNES

Id Nr 405.802 MB

ALEXANDRE VERAS VASCONCELOS
ALEXANDRE AMENDOEIRA NUNES

**O EMPREGO DO PODER NAVAL BRASILEIRO NA DEFESA DA
AMAZÔNIA AZUL**


Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Escola Superior de Defesa,
como exigência parcial para obtenção do
título de Especialista em Altos Estudos
em Defesa.

Trabalho de Conclusão de Curso **APROVADO:**


Brasília, DF, 19 de OUTUBRO de 2021



ROGÉRIO SALLES RODRIGUES DA SILVA - CMG (ESD)
Orientador



FERNANDO CÉSAR HERNANDES - Cel R1 EB (ESD)
Membro 1



PAULO ROBERTO LARABURU - Cel R1 EB (ESD)
Membro 2

O Emprego do Poder Naval brasileiro na Defesa da Amazônia Azul

Alexandre Veras Vasconcelos
Alexandre Amendoeira Nunes ^{1a}

RESUMO

O presente trabalho é uma análise sobre as potencialidades, vulnerabilidades, ameaças, limitações e fatores condicionantes da Defesa Nacional que se relacionam e que influenciam no cumprimento das Tarefas Básicas do Poder Naval na defesa dos interesses do Estado brasileiro na Amazônia Azul. Nesse sentido, o objetivo deste estudo é analisar os aspectos estratégicos e logísticos que influenciam no cumprimento dessas tarefas, considerando o posicionamento de nossas bases navais, na defesa dos interesses do Estado brasileiro na Amazônia Azul. Para atender aos objetivos listados foram utilizadas as metodologias de pesquisa bibliográfica e documental, sendo observada, também a legislação relacionada ao tema Defesa Nacional. Entre os componentes que dão sustentação a um Poder Naval capaz de garantir a defesa dos interesses do Estado brasileiro na Amazônia Azul, está o apoio logístico fixo, além das capacidades de monitoramento e controle desse espaço geopolítico. O Poder Naval é essencial à defesa da Amazônia Azul, não só contra ameaças de natureza não estatal como, sobretudo, contra ameaças de Estados. Em um cenário de crises como a de alimentos, água, ecológica e energia, estando os recursos do planeta cada vez mais escassos, natural que se voltem os olhos para o rico patrimônio de recursos naturais e minerais contidos na Amazônia Azul. Nesse contexto, o Estado brasileiro deve poder contar com um Poder Naval que possua os requisitos necessários à defesa de tão extensa área marítima.

Palavras-chave: Defesa. Amazônia Azul. Poder Naval. Ameaças.

The Brazilian Naval Power role in the Blue Amazon's Defense

ABSTRACT

The present study is an analysis of the riches, vulnerabilities, threats, limitations and conditioning factors of the National Defense that are related and that influence the fulfillment of the tasks of Naval Power in defending the interests of the Brazilian State in the Blue Amazon. In this sense, the objective of this study is to analyze the strategic and logistical aspects that influence the fulfillment of these tasks, considering the positioning of our naval bases, in the defense of the Blue Amazon. In order to meet the listed objectives, bibliographic and documentary research methodologies were used, and legislation related to the theme of National Defense was also observed. Among the components that support a Naval Power capable of guaranteeing the defense of the Blue Amazon, there is logistics support base, in addition to the monitoring and control capabilities of this geopolitical space. Naval Power is essential to the defense of the Blue Amazon, not only against threats of a non-state nature but, above all, against threats from States. In a scenario of crises such as food, water, ecological and energy, with the planet's resources becoming increasingly scarce, it is natural to turn our eyes to the rich patrimony of natural and mineral resources contained in the Blue Amazon. In this context, the Brazilian State must be able to count on a Naval Power that has the necessary requirements for the defense of such an extensive maritime area.

Keywords: Defense. Blue Amazon. Naval Power. Threats.

¹ Os autores são Capitães de Mar e Guerra da Marinha do Brasil.

^a Trabalho de Conclusão do Curso de Altos Estudos em Defesa (CAED) da Escola Superior de Defesa (ESD), 2021.

1 INTRODUÇÃO

Nos tempos atuais, apresenta-se com grande peso na agenda das políticas de segurança de estados, sociedades, organizações e indivíduos, a tendência global e regional do crime organizado transnacional (VAZ, 2019).

Segundo Xavier (2020), o aumento da exploração da pesca em águas da América do Sul explica-se pela crise nas áreas marítimas dos Mares do Sul da China, da China Oriental e do Indo-Pacífico, onde têm ocorrido constantes atritos entre as Guardas Costeiras e Marinhas dos países dessas regiões no tocante à repressão da pesca ilegal.

Para exemplificar a importância dessa questão, cabe recorrer à história para relembrar um episódio ocorrido em 1962 e 1963, que ficou conhecido como a “Guerra da Lagosta” e levou a uma crise entre o Brasil e a França, após o apresamento de barcos de pesca franceses por navios de guerra brasileiros, no Nordeste, levando a França a deslocar navios de guerra para a região.

[...] o problema dizia respeito à interpretação do artigo 2 da Convenção sobre a Plataforma Continental de 1958, à época vigente, segundo o qual os Estados costeiros exercem direitos soberanos sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. Mas, finalmente, o bom senso prevaleceu e, apesar da crise instaurada, não houve guerra entre os dois países (VIDIGAL, 2006, p.44).

Em adição à preocupação com o exemplo citado, cabe ressaltar que as maiores reservas de petróleo e gás do Brasil encontram-se no mar, e que possuímos vários recursos naturais no solo e subsolo marinho a serem explorados em nossas águas jurisdicionais (XAVIER, 2020).

Recentemente, o Brasil conquistou o direito de explorar uma extensa área oceânica, com cerca de 5,7 milhões de km², o que equivale a, aproximadamente, metade da nossa massa continental (BRASIL, 2020). Essa área marítima é chamada de Amazônia Azul e, como toda fonte de riqueza, pode se tornar objeto de cobiça internacional.

Por outro lado, consegue-se identificar uma série de vulnerabilidades na Amazônia Azul, tais como a dependência do nosso país em relação ao tráfego marítimo; a grande extensão de nossa ZEE e da PC; a importância do petróleo e do gás extraídos da PC e a concentração de nossa população e das principais indústrias na faixa litorânea, ao alcance de possíveis ataques vindos do mar (VIDIGAL, 2006, p. 262 e 263).

Outra questão é a existência de consideráveis riquezas naturais na Amazônia Azul. No caso da plataforma continental brasileira (PC), figuram, entre os recursos com maior valor econômico: os bens minerais agregados (areia e cascalhos), o calcário, os depósitos de

minerais pesados (ouro, diamante, zircão, magnetita, entre outros), as rochas fosfáticas, o carvão, os hidratos de gás, os sulfetos polimetálicos, o enxofre e o potássio (SOUZA et al., 2009).

Quanto ao entorno estratégico, cumpre destacar que a Marinha do Brasil (MB) atribui prioridade ao Atlântico Sul. No lado ocidental desse oceano, sobressai a Amazônia Azul, onde há a necessidade de se focalizar os esforços do Poder Naval (PN), em face da dimensão da área considerada (BRASIL, 2020).

Nesse sentido, a questão da concentração de toda a Esquadra brasileira no porto do Rio de Janeiro, sob o viés doutrinário e da Guerra Naval não favorece ao rápido guarnecimento dos Navios da Esquadra em toda a sua região de interesse, ante as atuais ameaças, contrapondo-se ao princípio de guerra da manobra, descrito na Doutrina Militar Naval (DMN) (BRASIL, 2017).²

Diante do exposto, a questão central deste estudo é compreender se a concentração do PN no Rio de Janeiro compromete o pleno emprego do Poder Naval na Defesa da Amazônia Azul ante ao crescente aumento de ameaças.

Nesse sentido o objetivo deste estudo é analisar os aspectos estratégicos e logísticos que influenciam no cumprimento das Tarefas Básicas do PN (TBPN), considerando o posicionamento de nossas bases navais, na defesa dos interesses do Estado brasileiro na Amazônia Azul. Como objetivos específicos: (i) descrever as principais riquezas presentes na Amazônia Azul; (ii) identificar quais as principais vulnerabilidades, as ameaças, as limitações orçamentárias e os fatores condicionantes da Defesa Nacional para a aplicação do PN na Amazônia Azul; e (iii) analisar os aspectos estratégicos e logísticos para o emprego do PN.

Portanto, a motivação para este estudo e sua relevância surge no sentido de apresentar uma alternativa para que a MB aprimore as tarefas a ela atribuídas, por intermédio dos meios de superfície da Esquadra, principais componentes do PN, na defesa da Amazônia Azul.

Em face do tema proposto, houve uma dificuldade em encontrar referenciais teóricos para subsidiar a pesquisa. Para atender aos objetivos listados foram utilizadas as metodologias de pesquisa bibliográfica e documental, sendo observada, também a legislação relacionada ao tema Defesa Nacional, tendo o trabalho sido estruturado em oito capítulos. O primeiro capítulo apresenta uma abordagem inicial do assunto, apresenta a relevância do trabalho e a metodologia empregada. O segundo capítulo descreve o conceito e aponta as potencialidades

² Nota do Autor: O princípio de guerra da manobra que se caracteriza pela capacidade de movimentar forças de forma eficaz e rápida de uma posição para outra, contribuindo para obter superioridade, aproveitar o êxito alcançado e preservar a liberdade de ação, bem como para reduzir as próprias vulnerabilidades (BRASIL, 2017).

da Amazônia Azul, sendo que o terceiro capítulo identifica suas vulnerabilidades. As ameaças são identificadas no quarto capítulo, sendo considerados a pesca ilegal, a pirataria e o roubo armado. O quinto capítulo indica as oportunidades de melhorias para que o PN possa exercer suas tarefas, abordando os aspectos orçamentários. O sexto capítulo analisa o papel do PN na defesa da Amazônia Azul, com base em conceitos dos principais estrategistas navais e a concentração dos principais meios da Esquadra no Rio de Janeiro-RJ. O sétimo capítulo traz uma análise sobre o como o posicionamento e adequação de Bases Navais poderiam aprimorar o emprego do PN. Por fim, o último capítulo apresenta as conclusões do trabalho desenvolvido, destacando os principais aspectos abordados e propondo melhorias para o pleno emprego do PN.

2 A AMAZÔNIA AZUL: UM CONCEITO POLÍTICO-ESTRATÉGICO

A expressão “Amazônia Azul” foi utilizada pela primeira vez em 2004, pelo então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. A ideia era despertar a atenção da sociedade brasileira para a existência, no mar, de uma região de extensão e riquezas comparáveis à da região amazônica. Nas palavras do Almirante Guimarães Carvalho:

[...] há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da ‘Amazônia Azul’ que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, por todas as razões, conveniente que dela cuidássemos antes de lhe perceber as ameaças. (CARVALHO, 2004, p.19).

Ainda, segundo o Almirante Guimarães Carvalho:

Na "Amazônia azul", entretanto, os limites das nossas águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que as define é a existência de navios patrulhando-as ou realizando ações de presença. Para tal, a Marinha tem que ter meios, e há que se ter em mente que, como dizia Rui Barbosa, esquadras não se improvisam. Para que, em futuro próximo, se possa dispor de uma estrutura capaz de fazer valer nossos direitos no mar, é preciso que sejam delineadas e implementadas políticas para a exploração racional e sustentada das riquezas da nossa "Amazônia azul", bem como que sejam alocados os meios necessários para a vigilância e a proteção dos interesses do Brasil no mar (CARVALHO, 2004, p.21).

Essa questão foi enaltecida por Geoffrey Till quando proferiu a seguinte avaliação sobre o uso do mar:

O mar continuará a ser importante para o futuro de nosso mundo e, em particular, para o Brasil, em uma época em que o mar, além do transporte marítimo em escala mundial, provê bens naturais e minerais em quantidade. É até possível dizer que, no futuro, a importância dos mares tende a aumentar, como consequência do crescimento dos recursos que vêm, cada vez mais, colocando à disposição da humanidade (TILL, 2006, p.25).

Para a economia do país, podemos observar que o Oceano desempenha outro papel fundamental na área de transporte, que vai muito além da Amazônia Azul: 95% do comércio internacional, exportação e importação, é feito à beira-mar, embora 26% da população brasileira viva diretamente ao longo da costa e 70% viva a até 200 km da costa litoral (VIDIGAL, 2006).

Infelizmente, ressalta-se que grande parte da população brasileira não tem noção da grandiosidade, da quantidade de riquezas existentes e da importância para o Brasil da Amazônia Azul (CARVALHO, 2005).

Nesse contexto, esse patrimônio nacional de inestimável valor, demanda vigilância e proteção constantes. Em caso de ameaça aos bens existentes na região ou aos nacionais que nela labutam, caberá à Marinha do Brasil assumir o protagonismo da sua defesa e o esforço principal nessa defesa será realizado pelo PN.

Desde o final do século XX, o conceito de Oceanopolítica passou a ser empregado, ampliando significativamente a importância do mar dentro do contexto político. Proposto pelo Almirante chileno Jorge Martinez Busch, em sua obra “*Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*” (1993),³ este conceito representaria um novo ramo da ciência política, uma variante da geopolítica que trata da relação espacial dos Estados com o mar, e não com o território. Duvauchelle (1996) expõe que na visão do Almirante Martinez, a Oceanopolítica é diferente, em termos teóricos, de política oceânica. Enquanto esta última está vinculada à geopolítica e refere-se ao desenvolvimento do território a partir do uso do mar; a oceanopolítica refere-se à ocupação do mar como um espaço (SILVA JÚNIOR, 2019).

No caso do Brasil, a Amazônia Azul representa um conceito político-estratégico que abrange os espaços oceânicos e ribeirinhos nos destinos do Brasil, orientando o desenvolvimento nacional e inserindo o Brasil na vanguarda da preservação e uso sustentável dos mares e rios.⁴ Ademais, esse conceito vem sendo divulgado pela MB, com o objetivo de alertar a sociedade e demais instituições nacionais sobre a importância desse espaço marítimo

³ “Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo”. Tradução da língua espanhola: “Oceanopolítica: uma alternativa para o desenvolvimento”. Tradução nossa.

⁴ Retirado do site da Marinha do Brasil, disponível em: < https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/ >. Acesso em: 20 abr. 2021.

e fluvial sob jurisdição nacional, à luz dos direitos e deveres estabelecidos na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito no Mar - CNUDM III (BRASIL, 2019).

Temos na Política Nacional de Defesa (PND) o destaque para o Atlântico Sul como integrante do entorno estratégico brasileiro e estabelece a Amazônia Azul como área vital para o país, por sua elevada importância estratégica, uma vez que concentra as maiores reservas de petróleo e gás nacionais, possui elevado potencial de recursos vivos e não vivos, e por ela transita a maior parte do comércio exterior praticado pelo Brasil (BRASIL, 2016a). Por sua vez, a Estratégia Nacional de Defesa (END) destaca a relevância de duas áreas em particular: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do rio Amazonas (BRASIL, 2016b).

Para cumprir sua missão, a MB colabora para a proteção dos 5,7 milhões de km² que compõem as AJB, investindo na modernização e qualificação do PN. Esse esforço pode ser exemplificado no Programa de Desenvolvimento de Submarinos, no Programa Nuclear da Marinha, no Programa Classe Tamandaré e no desenvolvimento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ).⁵

Portanto, a importância da Amazônia Azul pode ser verificada, quanto ao crescimento e desenvolvimento da nação e pelos reflexos estratégicos na proteção e defesa da região.

3 VULNERABILIDADES

*"being maritime brings vulnerabilities as well as opportunities."*⁶

(TILL, 2018, p. 3).

Como visto anteriormente, o mar brasileiro guarda imensas potencialidades. Por conseguinte, identificamos vulnerabilidades na Amazônia Azul, como a dependência do nosso país em relação ao tráfego marítimo; a grande extensão de nossa Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e da PC; a importância e dependência do petróleo e do gás extraídos da PC e a concentração de nossa população e das principais indústrias na faixa litorânea, ao alcance de possíveis ataques vindos do mar (VIDIGAL, 2006), conforme veremos a seguir.

3.1 BACIAS PETROLÍFERAS

Em meio aos estudos do Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC) para o reconhecimento da extensão da PC junto à ONU, o Brasil, em 2008, anunciou a

⁵ Ibidem.

⁶ Tradução da língua inglesa: "ser marítimo traz vulnerabilidades, bem como oportunidades" (Tradução nossa).

descoberta dos campos de petróleo do Pré-Sal. A defesa do patrimônio marinho, naquele momento, se tornava, então, uma das mais importantes questões estratégicas para o País (GALANTE, 2018).

A área do Pré-Sal situa-se numa faixa marítima de 800 km de extensão por 200 km de largura, que vai da costa do Espírito Santo ao litoral catarinense, localizado abaixo da camada de sal de 2.000m. A maior parte dos campos do pré-sal se encontra na ZEE, mas foram também identificadas formações geológicas semelhantes na área da PC (SOUSA, 2009). Atualmente, de nossas bacias retiramos 97% do petróleo e 82,5% do gás natural que consumimos (ANP, 2021).

Ademais, estudo recente da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), indicou a possibilidade da existência de 20 a 30 bilhões de barris de óleo, um potencial do porte de um “novo Pré-Sal” na bacia do Pará-Maranhão (EPBR, 2021).

3.2 ILHAS OCEÂNICAS

Com a conquista pelo Império Britânico das ilhas sul-atlânticas de Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Malvinas, entre outras, os britânicos visavam o domínio das rotas, via controle de estreitos, passagens e a utilização de portos e ilhas para o estabelecimento de bases navais (para ter acesso a Rota do Cabo – ligação entre Atlântico e Índico, assim como à passagem de Drake e ao Cabo Horn – ligação entre Atlântico e Pacífico). Pretendiam, assim, assegurar controle comercial e estratégico da região atlântica, o que contribuía para a expansão e consolidação do Império Britânico em termos mundiais (CASTRO, 1999). Nesse espaço geopolítico, o Brasil possui três Ilhas Oceânicas: Ilha de Fernando de Noronha; Ilhas de Trindade e Martim Vaz; e Arquipélago de São Pedro e São Paulo (Fig.1).

FIGURA 1 – O Entorno Estratégico do Brasil



Fonte: PADILHA, 2014

Mahan, ao comentar a batalha dos sete anos, envolvendo, como principais protagonistas, os franceses e os ingleses, afirmou que a única nação a lucrar nessa guerra foi a que usou o mar em tempo de paz para auferir riquezas e governou no período de guerra utilizando o seu PN; a sua população principalmente, aquela próxima ao litoral; e as suas bases de operações posicionadas em pontos considerados estratégicos (MAHAN,1987).

Caminha, seguindo esta mesma linha de pensamento, acentua o valor estratégico das ilhas oceânicas e arquipélagos, durante a Segunda Guerra Mundial, ao comentar a importância da Ilha de Malta para o controle do Mediterrâneo Central e das Ilhas Salomão, no Oceano Pacífico, que foi palco de alguns dos maiores combates deste conflito (CAMINHA,1983).

O ex-Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Maximiano da Fonseca examinou a posição geográfica da Ilha da Trindade e concluiu que a ilha era essencial à segurança do território brasileiro, sobretudo para a garantia das Linhas de Comunicação Marítima (LCM) de interesse do Brasil (FONSECA,1984).

Com o propósito de aperfeiçoar a vigilância dessa área e dotar o País de bases necessárias ao apoio do PN, o Almirante Maximiano, considerando a importância política e estratégica da Ilha da Trindade, decidiu avaliar a possibilidade de dotar esta ilha das facilidades necessárias ao apoio de uma força aeronaval (FONSECA, 1984). Na ocasião, o Almirante Maximiano emitiu a seguinte assertiva:

No caso particular do Brasil, podemos afirmar que, uma vez assegurada pela Ilha da Trindade o apoio adequado aos meios aeronavais, qualquer agressor que se aventurar a nos atacar pelo mar, entre os Estados da Bahia e de São Paulo, terá pela retaguarda a ameaça dos meios disponíveis na referida ilha (FONSECA, 1984, p. 109).

Com esta percepção, e com o intuito de alcançar este objetivo, foi realizada, em 1979, uma visita a Ilha da Trindade onde estiveram presentes, além do Ministro da Marinha, o Ministro da Aeronáutica, oficiais da aeronáutica especializados na construção de aeroportos e engenheiros de empresas privadas. Essas empresas seriam responsáveis por elaborar um estudo preliminar sobre a construção de um aeroporto e da infraestrutura necessária ao apoio de uma força aeronaval (FONSECA, 1984).

À época, foi assegurada a viabilidade técnica de se construir uma pista de pouso de, no mínimo, mil e trezentos metros e no máximo dois mil metros de extensão. Adicionalmente, foi exposto um segundo estudo abarcando a construção de um ancoradouro para navios com até 10 metros de calado e a inserção da infraestrutura necessária à operação de todas as facilidades a serem implantadas na ilha (FONSECA, 1984).

Infelizmente, os recursos necessários para a realização desta obra não foram obtidos, tornando inviável a materialização deste empreendimento. Porém, o Almirante de Esquadra Maximiano na ocasião sustentou que:

[...] não temos dúvidas de que a existência de instalações adequadas na Ilha da Trindade constituiria um elemento de inestimável valor para, pelo menos, reforçar a segurança do importante Tráfego Marítimo do Mundo Ocidental através do Atlântico Sul (FONSECA, 1984, p. 109).

Das observações acima mencionadas podemos concluir sobre a importância associada ao aspecto estratégico e militar que as ilhas oceânicas possuem relacionados à sua localização, possibilidade de utilização como base de apoio a uma força naval, e como posto de monitoramento e o controle da nossa AJB.

3.3 ELEVAÇÃO DO RIO GRANDE

O potencial econômico do subsolo marítimo brasileiro, no entanto, vai muito além do petróleo e do gás natural encontrados na região do Pré-Sal.

A Elevação do Rio Grande (ERG) é uma proeminente feição morfológica do Atlântico Sul, com uma área de mais de 900 mil km² e profundidades que variam de 600 a 4.000 metros, está situada a cerca de 650 milhas náuticas (MN) do Rio de Janeiro-RJ e a 1.110 MN de Rio Grande-RS e guarda um verdadeiro tesouro em minerais e elementos químicos, cada vez mais escassos na superfície terrestre, o que lhe confere relevância estratégica (BRASIL, 2020).

A ERG tem sido visitada pela Alemanha e pela Rússia. O Instituto de Pesquisa Alemão IFM - Geomar anunciou que faria uma expedição oceanográfica no Atlântico Sul para ampliar o conhecimento sobre possíveis minerais identificados por britânicos e chineses. A Rússia,

que já faz pesquisas no Oceano Pacífico e no Atlântico Norte, quer marcar sua presença também no Atlântico Sul. “Se não investirmos, corremos o risco de ter um país estrangeiro extraindo riquezas ao lado das nossas fronteiras marítimas”, disse Roberto Ventura, diretor do Serviço Geológico do Brasil – CPRM (GUGLIANO, 2021).

Reconhecendo a grande importância da região, foram criados alguns programas para aumentar a presença do Brasil no Atlântico Sul. É o caso do Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), coordenado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que possui um projeto específico para avaliar a potencialidade mineral da ERG chamado Projeto Crostas Cobaltíferas da Elevação do Rio Grande (PROERG), com vistas ao estudo das crostas cobaltíferas naquela região (BRASIL, 2021).

Com a inclusão da ERG na submissão brasileira, toda a área da elevação passou a ser considerada como área sob a qual o Brasil tem o direito de exercer sua soberania, mesmo antes desses limites serem aprovados como finais e obrigatórios (BRASIL, 2020).

Portanto, o Brasil possui uma extensa área marítima, com importância inquestionável por ser a principal via de transporte do comércio exterior do País, por sua diversidade de recursos naturais como a pesca, a biodiversidade marinha, por suas reservas de petróleo e gás e outros recursos minerais, além de sua influência sobre o clima brasileiro.

3.4 AS INFRAESTRUTURAS CRÍTICAS

Várias definições podem ser encontradas na literatura a respeito das Infraestruturas Críticas (IC). Dentre elas, as estruturas e serviços vitais para a economia e bem-estar da sociedade de uma Nação cujo colapso ou degradação podem causar escassez da oferta de produtos ou serviços (energia, água, comunicações, etc.) e podem causar perturbação da ordem pública com consequências imprevisíveis (VICENTE, 2012; SÁ, 2017).

Uma definição que introduz a noção de “interdependência” por meio da noção de sistemas e estruturas interligadas afirma que “as infraestruturas críticas são redes de infraestruturas que formam o arcabouço físico e funcional de suporte à sobrevivência de agrupamentos sociais e empreendimentos comerciais e industriais.” (SIQUEIRA, 2014).

Para este trabalho, consideramos como IC mais relevantes presentes na Amazônia Azul, onde o PN pode contribuir para sua proteção, as plataformas de petróleo, os cabos submarinos e as LCM.

3.4.1 Plataformas

Segundo a Agência Internacional de Energia (IEA, 2021), Segurança Energética é a certeza de acesso físico ininterrupto aos recursos energéticos necessários para o desenvolvimento permanente de uma Nação e o fornecimento desses recursos a preços acessíveis e confiáveis, obtidos através de suprimentos diversificados e amplos, através de infraestrutura adequada, garantindo o fornecimento aos mercados com respeito ao meio ambiente. A preocupação com a segurança energética foi reforçada pelas crises do petróleo do começo dos anos mil novecentos e setenta e meados da década de oitenta. Desde a Segunda Guerra Mundial, entretanto, diversas crises, inesperadas, afetaram a oferta de energia (YERGIN, 2014). A dependência de sistemas energéticos e sua complexidade e alcance crescentes deixam em evidência a necessidade de entendimento dos riscos e as exigências da segurança energética no século XXI, conforme defende Yergin (2014), onde cada vez mais, o comércio de energia ultrapassa as fronteiras nacionais. Ainda segundo Yergin (2014), para garantir a segurança energética não basta apenas se contrapor à grande variedade de ameaças, é necessária atenta percepção com o relacionamento entre países e o entendimento da dinâmica das interações internacionais e como a energia impacta na segurança nacional de cada Nação como um todo.

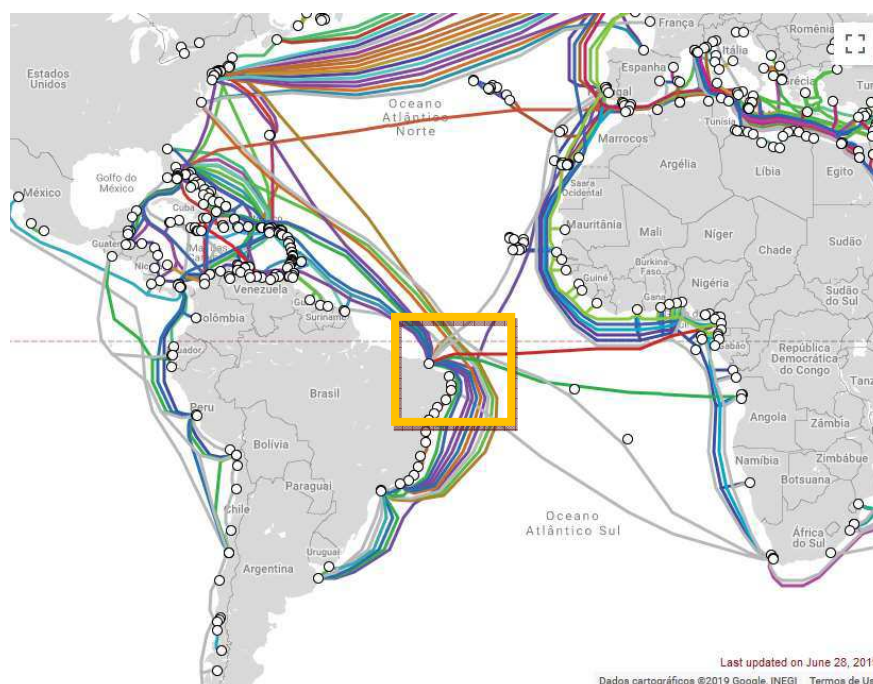
3.4.2 Cabos Submarinos

O Brasil é o quarto país com maior número absoluto de usuários de Internet, atrás apenas dos Estados Unidos, Índia e China (UNCTAD, 2017).

Fato relevante a ser observado se refere às estações as quais os cabos submarinos são conectados ao emergirem do oceano (Fig.2). Verifica-se que os pontos de convergência dos cabos se localizam, quase na totalidade, nos estados do Ceará, Rio de Janeiro e São Paulo. Esses cabos são acoplados de um lado em estações em solo brasileiro e, do outro lado, em estações em solo norte-americano. Em se tratando de segurança da informação, essa questão conduz a discussões acerca da proteção da informação trafegada, em especial face à revelação sobre supostos atos de espionagem praticados por Agências de Segurança. Se por um lado é possível proteger as instalações onde os cabos submarinos tocam o solo nacional, o mesmo não ocorre em pontos do exterior onde os cabos alcançam o continente. Desse modo, mesmo que sejam realizados acordos bilaterais no que tange à segurança dessa infraestrutura, o resultado pode não ter o efeito desejado, uma vez que, assim como no Brasil, são empresas

privadas que operam os cabos submarinos nos EUA (VICHI et al, 2020).

FIGURA 2 – Cabos submarinos de comunicações.



Fonte: TELEGEOGRAPHY, 2021. Em destaque amarelo acrescentado pelo autor, a região marítima defronte ao saliente nordestino onde ocorre maior concentração de cabos submarinos.

Nesse contexto, existe uma tendência de que os países considerem os cabos submarinos, nas zonas marítimas nacionais, como IC (CARTER, 2019). Alguns, percebendo a importância dos cabos, adotaram políticas para mitigar incidentes com essas infraestruturas. Como exemplo, cita-se a Nova Zelândia, que criou zonas de proteção especiais, de modo a minimizar danos aos cabos submarinos causados por atividades de transporte e pesca (SUNAK, 2017). Na mesma região, a Austrália elaborou leis de proteção para os cabos, cuja zona de restrição se estende até 2.000 metros de profundidade. No interior dessa região, a pesca de arrasto e a ancoragem são proibidas, e é realizado o monitoramento permanente pela guarda costeira australiana (CARTER, 2009; VICHI et al, 2020).

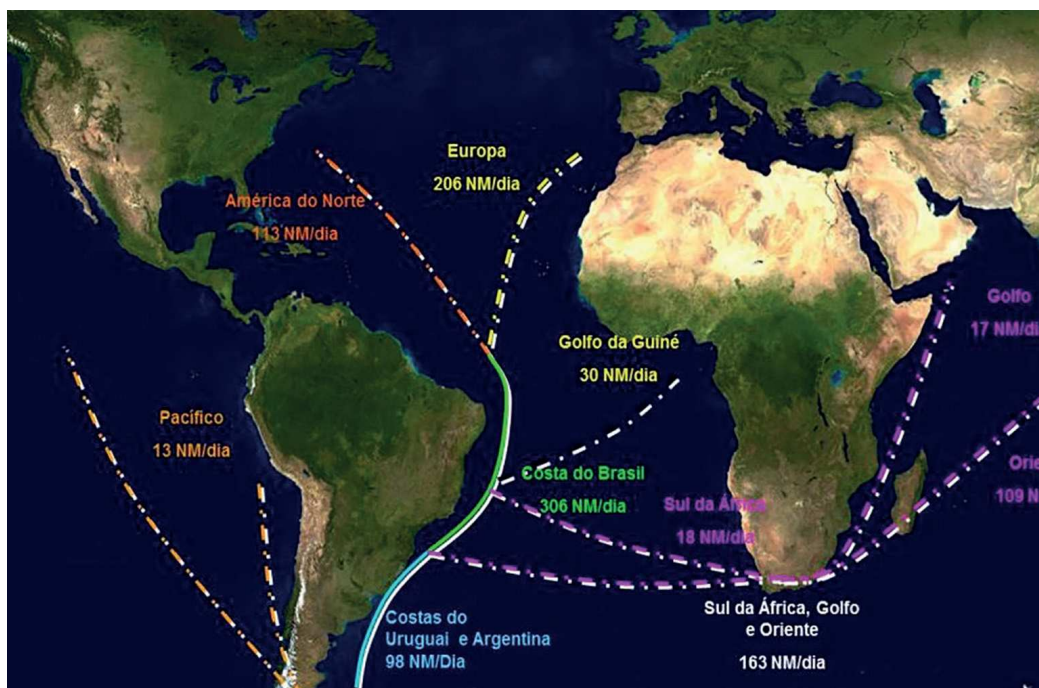
3.4.3 Linhas de Comunicação Marítimas

Outra vulnerabilidade da Amazônia Azul são as LCM que passam por ela, possibilitando o escoamento de quase 95% do comércio exterior brasileiro⁷, representando cerca de US\$ 480 bilhões em mercadorias transportadas (ARRUDA, 2014). Chama a atenção o fato de que quase todo o comércio exterior do país é transportado pelo mar, destacando “a

⁷ Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), em 2017, apenas 13,52 das exportações e 10,81% das importações brasileiras são transacionadas com países com os quais o Brasil faz fronteira terrestre (Argentina, Bolívia, Colômbia, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela). Destes, apenas a Argentina figura entre os dez maiores exportadores e importadores de mercadorias brasileiras.

plena dependência das linhas de comunicações marítimas” (SILVA, 2012) como uma das principais vulnerabilidades do Brasil em seu espaço marítimo (Fig.3).

FIGURA 3 – Linhas de comunicação marítimas do comércio exterior brasileiro



Fonte: Palestra do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, no Curso de Segurança e Defesa, na Escola Superior de Guerra, em 12 de março de 2019.

Em face do exposto, observa-se que a “perda do controle do tráfego marítimo” seria um acontecimento “desastroso para a economia nacional” (SILVA, 2012), o que reforça a necessidade de vigilância e controle da Amazônia Azul por parte do Estado brasileiro, sobretudo nas áreas onde há concentração das nossas LCM e ainda cabos submarinos, no litoral do Nordeste e Sudeste, e principais bacias petrolíferas situadas na área de Vitória a Santos.

Nesse sentido, a contribuição do PN para a proteção dessas IC, localizadas em sua maior parte no litoral nordeste e sudeste do nosso país, sugere a necessidade de se avaliar o atual posicionamento dos principais meios do PN, a fim de contribuir para vigilância e controle dessas áreas.

4 AMEAÇAS

Além das questões econômicas relativas à Amazônia Azul, ressalta-se a dimensão geopolítica desse espaço. Em um contexto global, os desafios relacionados ao oceano seguem

as tendências gerais de aumento da complexidade das ameaças (KHANNA, 2008; KNOTT et al, 2017) e da interconectividade entre atores civis e militares (KHANNA, 2008, 2016). A existência de abundantes recursos naturais consiste em potencial fator de cobiça em relação ao território marítimo brasileiro. Ademais, a Amazônia Azul corresponde à vasta extensão no Atlântico Sul, região que abriga linhas de telecomunicações e um intenso fluxo de embarcações comerciais – e, não raro, exercícios militares de diferentes países. O Atlântico Sul constitui, ainda, um dos mais importantes “vazios institucionais” do Planeta, enquanto o Atlântico Norte, ao contrário, tem instituições consolidadas e efetivas (TOMÉ, 2020). Exemplos emblemáticos são as organizações regionais de ordenamento pesqueiro (OROP), que podem ter mandatos que abrangem tanto as águas interiores quanto para além das jurisdições nacionais (FAO, 2020; ANDRADE et al, 2020).

4.1 PESCA ILEGAL

A atividade pesqueira ao longo do litoral é de extrema importância para as comunidades que exercem a atividade, muitas delas compostas por pessoas humildes e carentes financeiramente, por isso o combate à pesca predatória e ilegal deve ser combatida no nosso entorno estratégico, pois são realizadas na maioria das vezes por barcos estrangeiros com alta tecnologia embarcada causando danos ambientais na área de pesca e danos sociais aos demais pescadores que não possuem condições de competir com tais concorrentes (ALMEIDA, 2019). Apesar dos vários problemas que a pesca brasileira enfrenta, o relatório da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO, 2016) estima que a produção de pesca e aquicultura brasileira registrará um crescimento de 104% até 2025, sendo o maior a ocorrer na região, seguido de México e Argentina.

A pesca ilegal não declarada e não regulamentada, conhecida pelo acrônimo em inglês IUU (*Illegal, unreported, and unregulated*), pode ser realizada por embarcações estrangeiras, pescadores artesanais ou embarcações de pesca industrial produzem sérias consequências econômicas, sociais e ambientais (MARTINI, 2013). A pesca não declarada é a atividade de pesca não declarada ou declarada erroneamente à autoridade nacional competente em violação das leis e regulamentos nacionais. A pesca não regulamentada é a atividade exercida na zona de competência de uma organização regional de gestão de pesca competente por navios de pesca sem nacionalidade ou que arvore pavião de um Estado que não seja Parte nessa organização; ou exercidas por navios de pesca em zonas para as quais não existam medidas de conservação ou de gestão aplicáveis (MARTINI, 2013).

Adicionalmente, como lembra Xavier (2021), no tocante às ameaças a nossa soberania, pode-se evidenciar o interesse de explorar a pesca nas águas da América do Sul nos comprovados relatos de verdadeiras frotas de pesqueiras estrangeiras, chegando a ser constituídas por 300 embarcações, atualmente operando nas proximidades das águas jurisdicionais do Equador, Chile e Peru, além da Argentina e do Uruguai.

4.2 PIRATARIA E ROUBO ARMADO

As ameaças ao comércio marítimo são tão antigas quanto o próprio comércio. Jean Meirat (1964) registra que os fenícios, primeira civilização a se notabilizar pelo desenvolvimento de seu comércio marítimo e cuja prosperidade era totalmente dependente dessa atividade, viram-se obrigados a desenvolver uma marinha de guerra para proteger seus navios mercantes contra constantes atos de pirataria (PINTO, 1989). Ainda hoje, esse tipo de ameaça é uma realidade em diversas regiões oceânicas. Nas últimas duas décadas, ataques de piratas em regiões como a costa da Somália e o Golfo da Guiné, com sequestro de navios e exigência de resgates, despertaram a preocupação dos Estados e resultaram em significativa elevação dos custos com seguros, guardas armadas e dispositivos de proteção nos navios, onerando o transporte marítimo (SILVA JUNIOR, 2019).

No ordenamento jurídico brasileiro, o Art. nº101, do Decreto nº 99.165/1990, que trata da CNUDM, define como pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (BRASIL, 1990).

O roubo armado a navios é definido pela Organização Marítima Internacional (IMO) pela Resolução A.1025 (26)⁸ - Código de Práticas para Investigação de Crimes de Pirataria ou Roubo Armado contra Navios como:

⁸ *Code of Practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*. Tradução da língua inglesa: Código de conduta para investigação de crimes de pirataria e assalto à mão armada contra navios. Retirado do site da IMO. Disponível em: < <https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/code-practice-investigation-crimes-piracy-and-armed-robbery-against-ships> >. Acesso em 2 ago. 2021.

Qualquer ato de violência ilegal ou detenção ou qualquer ação de depredação, ou pela ameaça desses, desde que não seja um ato de pirataria, cometido com fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desses navios dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um Estado; ou qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional de um ato descrito anteriormente (IMO, 2010).

Silva aponta que é usual vermos o uso da expressão pirataria para qualquer ato criminoso praticado contra embarcações, seja no mar, atracado ou em rios (SILVA, 2020). Contudo, há diferença, como podemos ver nas definições acima que, a princípio, se assemelham.

Silva, citando Mathuiy, aponta que a tipificação dos atos de pirataria, observados no art. n° 101, deve atender a três requisitos: a localização geográfica do crime, a finalidade do mesmo e os meios envolvidos na ação (SILVA, 2020). Desta forma conclui-se que, para a pirataria, os três critérios são respectivamente: (i) o alto-mar ou lugar não submetido à jurisdição de algum Estado, sendo necessário, para que o crime seja enquadrado como pirataria, que o art. 101 seja lido em conjunção com o art. 58 (item 2), onde é estendida a aplicação dos art. 88 a 115 da CNUDM para a ZEE; (ii) para fins privados; e (iii) a dois navios ou aeronaves, um sendo vítima e outro agressor. Seguindo os mesmos três requisitos para analisar o roubo armado, percebemos somente uma semelhança: a finalidade. Os outros dois critérios diferem, uma vez que no roubo armado, a localização geográfica do crime refere-se a águas internas de um Estado, águas arquipelágicas e Mar Territorial (MT) e o requisito “meios envolvidos na ação”, não há menção do meio agressor. Assim, constata-se que roubo armado pode ocorrer no cais de um porto, em uma área de fundeio, em um rio, em uma baía ou em qualquer lugar, desde que até as 12 milhas do MT. A pirataria, por sua vez, só pode ser assim classificada se ocorrer além das 12 milhas.

Conforme aponta Almeida, de forma resumida, todo ato de violência praticada além das doze milhas náuticas de um Estado costeiro é considerado pirataria e, conforme artigo 100⁹ da CNUDM todos os Estados devem colaborar na repressão da pirataria (ALMEIDA, 2019).

Tais ocorrências dentro do entorno estratégico brasileiro mostram a necessidade de se intensificar as medidas de acompanhamento, monitoramento e controle do tráfego marítimo, assim como dos incidentes na área de vigilância marítima sob a responsabilidade do Brasil (BRASIL, 2016a).

⁹ Artigo 100 da CNUDM: Dever de cooperar na repressão da pirataria: Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

Confirmando a elevada relevância em termos estratégicos e diplomáticos do Atlântico Sul, a partir de 2021, MB iniciou a realização da Operação GUINEX, na área marítima do Golfo da Guiné, tendo como objetivo principal de incrementar as capacidades de segurança marítima entre o Brasil e os países da região.

A Operação GUINEX, além de contribuir para a segurança do Atlântico Sul, visa conduzir exercícios conjuntos com os EUA, países europeus e da Costa atlântica da África, fortalecendo o importante fórum geopolítico da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) (BRASIL, 2021a; BRASIL, 2021b; PADILHA, 2021).

Não somente pelas ameaças que podem migrar para as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), mas também pela presença de atores extrarregionais com o interesse de se estabelecerem no Atlântico Sul (Fig.1). Portanto, essas ameaças devem ser monitoradas e acompanhadas, para que no tempo certo, o PN possa cumprir seu papel.

5 LIMITAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS

Segundo Pesce (2006), a ordem marítima mundial do século XXI está fundamentada em diversos acordos internacionais, com destaque para a CNUDM e, para que o Brasil possa participar dessa nova ordem, é necessária uma revisão das políticas governamentais, visando ao fortalecimento de todos os componentes de nosso Poder Marítimo dentro das reais possibilidades nacionais. Em especial, a necessidade de renovação e modernização dos meios que integram o PN brasileiro (PESCE, 2006).

Outros pesquisadores brasileiros abordam a questão da defesa da Amazônia Azul reconhecendo que, durante um período da história recente do País, a defesa foi simplesmente ignorada. Nas palavras do Professor Francisco Carlos Teixeira da Silva:

Neste contexto, três outros elementos, fortemente presentes no senso comum nacional pós-regime civil-militar, explicariam a grande dificuldade de pensar e formular uma política pública de segurança e de defesa. Seriam eles: i) o chamado "otimismo clintoniano"; ii) ideia de um mundo sem guerras e sem fronteiras; e iii) a ideia de uma governança mundial benévola. Tais supostos, em moda e fortemente apoiados nos anos de 1980/1990, seduziram, então, muitos corações, aprofundando o mais intenso período de crise do pensamento estratégico no Brasil (SILVA, 2012, p. 63).

A redução dos recursos orçamentários estabelecidos na LOA 2021 traz impactos diretos nos principais projetos estratégicos da MB, impedindo investimentos na obtenção de meios

operativos e na realização do SisGAAz, imprescindíveis à configuração e, por conseguinte, ao pleno emprego do PN.¹⁰

Essas limitações orçamentárias demonstram que o Nível Político não tem dado uma grande importância ao tema Defesa, o que tem acarretado uma disponibilização de recursos orçamentários insuficientes para a manutenção dos meios navais, bem como para o reaparelhamento da MB.

Nesse sentido, para que possamos ter uma estrutura capaz de fazer valer nossos direitos no mar, é preciso que sejam implementadas políticas para a exploração racional e sustentada das riquezas da nossa Amazônia Azul, bem como que sejam alocados recursos orçamentários que permitam a obtenção dos meios necessários para a vigilância e a proteção dos interesses do Brasil no mar.

Ao garantir a boa ordem no mar, o país passaria uma mensagem dissuasória de que exerce plenamente sua soberania nas AJB. Isso, além de proteger nossos interesses no mar, fortaleceria a expressão militar do Poder Nacional, colaborando tanto com a segurança interna, quanto com a defesa.

6 O EMPREGO DO PODER NAVAL

“Navios e marinheiros não se improvisam e uma Nação com tão vasta extensão de costas e tão grandes rios internacionais, como a brasileira, precisa estar convenientemente aparelhada para a pronta defesa de suas comunicações marítimas e fluviais, de seu comércio e de seus portos.”

José Maria da Silva Paranhos Júnior - Barão do Rio Branco

A PND, documento condicionante de mais alto nível do Brasil em relação às questões de Defesa, estabelece que a área de interesse prioritário do país inclui o Atlântico Sul, e reconhece neste a importância estratégica da Amazônia Azul (BRASIL, 2016a). A PND articula-se com as políticas nacionais dos demais setores de forma a consolidar o Poder Nacional.¹¹

A END apresenta disposições específicas para cada uma das forças. Nesse sentido, ao se referir à MB, o documento determina que a dissuasão contra qualquer concentração de forças hostis nas águas de interesse nacional é o objetivo prioritário da estratégia de segurança

¹⁰ Disponível em: <https://www.defesamet.com.br/prosub/noticia/40888/PROSUB-e-Programa-Nuclear-da-Marinha--Orçamento-atual-e-incompatível-para-estes-projetos/>. Acesso em: 03 ago. 2021.

¹¹ O Poder Nacional é compreendido como “a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a Vontade Nacional” (BRASIL, 2016c, p. 2).

marítima (BRASIL, 2016b). A estratégia também expressa preocupação quanto à “intensificação das ocorrências de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria, tráfico de pessoas e de drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros”, tornando necessário à MB “dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas águas jurisdicionais brasileiras” (idem, ibidem). Assim, para o “cumprimento desse conjunto de atribuições”, estabelecem-se as TBPN, entre as quais se inclui “o monitoramento do mar, inclusive a partir do espaço”, o qual “deverá integrar o repertório de práticas e capacitações operacionais” da MB (idem, ibidem).

Ainda segundo a END, duas áreas marítimas são apontadas como prioritárias: a faixa que vai de Vitória a Santos e a área de acesso à foz do rio Amazonas (BRASIL, 2016b). Contudo, à luz do que já foi apresentado neste trabalho, a análise oceanopolítica permite a identificação de duas outras áreas marítimas de relevância estratégica: a faixa marítima defronte ao saliente nordestino, onde há convergência de rotas marítimas e estão assentados muitos dos cabos submarinos que interligam o Brasil ao resto do mundo; e a área da ERG, pelo potencial de riquezas no subsolo marinho.

O PN é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa (BRASIL, 2017).

Conforme estabelecido na END:

O PN deve explorar suas características intrínsecas de mobilidade, de permanência, de versatilidade e de flexibilidade, que, favorecidas pela liberdade de navegação, pela disponibilidade de pontos de apoio logístico fixos, estrategicamente posicionados, e pela incorporação de apoio logístico móvel às forças em operação, proporcionam o emprego do PN em largo espectro de atividades, desde o apoio às ações de diplomacia, o emprego limitado da força, até as operações de guerra naval (BRASIL, 2016b).

Com a sua capacidade para controlar áreas marítimas, negar o uso do mar e projetar o poder sobre terra, o PN busca defender as plataformas petrolíferas, as instalações navais e portuárias, os arquipélagos e as ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras e responder prontamente a qualquer ameaça às vias marítimas de comércio (BRASIL, 2016b).

Ademais, cabe ao país dispor de um PN que impeça ameaças que venham a provocar a desorganização da economia e o bem-estar do povo brasileiro. Um PN que disponha de meios é imprescindível para a defesa da Amazônia Azul.

Segundo o Almirante Guimarães Carvalho:

Toda riqueza acaba por tornar-se objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção. Tratando-se de recursos naturais, a questão adquire conotações de soberania nacional, envolvendo políticas adequadas, que não se limitam à defesa daqueles recursos, mas incluem, necessariamente, a defesa daqueles recursos (CARVALHO, 2005, p. 19).

Cabe destacar necessidade do estabelecimento da adequada Consciência Situacional Marítima (CSM).¹² Como um elemento do PN, teremos o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), em fase de desenvolvimento na MB, "concebido para ser um sistema de monitoramento e controle relacionado ao conceito internacional de segurança marítima e para proteção do litoral brasileiro" (BRASIL, 2016a, p. 49).

Dentro do contexto apresentado e a importância da Amazônia Azul, há que se estruturar e capacitar o PN, especialmente em sua expressão militar, para assegurar os interesses do Estado na região.

6.1 CONCENTRAÇÃO DOS MEIOS DA ESQUADRA

Segundo Barry Gough, para os estrategistas clássicos do PN (Mahan e Corbett) dois fatores explicavam as escolhas estratégicas, respectivamente: a busca por grandiosidade (fator econômico) e controle das comunicações (fator geográfico). Para Mahan, a Estratégia de Comando do Mar era explicada pela busca por recursos econômicos e maior influência política no sistema internacional. Já para Corbett, como o Comando não era possível a todo o momento, as estratégias eram explicadas pelo interesse no controle das comunicações marítimas (próprias e negação aos inimigos).

O comando do mar deveria especificamente se limitar ao controle das vias de comunicação marítimas com fins comerciais e militares. Portanto, o Corbett deu importância às missões de patrulhamento nessas vias, para captura de navios inimigos, e o bloqueio naval. (SOUSA, 2015).

Na visão de Corbett, a concentração enfraquece a capacidade que a marinha tem de proteger as rotas marítimas e de comunicações, causando um conflito contínuo entre coesão e proteção. Em outras palavras, a concentração de força para garantir uma ação decisiva expõe o comércio ao ataque esporádico das forças adversárias. A concentração de meios não

¹² O propósito da consciência situacional marítima é possibilitar, desde o tempo de paz, a identificação de ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas, a partir da avaliação supracitada, permitindo a execução de operações e ações pelo Poder Naval, de forma singular ou conjunta, a fim de neutralizá-las antes que se contraponham à integridade territorial, soberania e interesses nacionais" (BRASIL, 2017).

somente leva o oponente a evitar a batalha como também lhe oferece oportunidade para atacar as linhas comerciais expostas. Corbett também argumentava que a concentração denunciava as intenções e facilitava, ao inimigo, o acompanhamento do movimento da grande massa de força, violando o princípio da surpresa deixado por Sun Tzu (HANDEL, 2000).

Por conseguinte, um estudo realizado em 2007 na Escola de Guerra Naval, sobre a questão da concentração da MB no Rio de Janeiro (RJ) observou que:

Não obstante, ainda que a concentração seja vantajosa sob os aspectos estratégicos, operativos e logísticos, no que diz respeito ao uso racional e econômico dos recursos, o crescimento do Brasil deve ser acompanhado da ampliação do PN, que pode eventualmente alcançar dimensões que saturem as capacidades existentes na cidade do Rio de Janeiro. Assim, parece conveniente avaliar a adequação da área de Salvador, que já conta com um parque industrial, para sediar uma parcela expressiva do PN e antecipar medidas que permitam criar as condições para uma futura desconcentração, a fim de contribuir para a construção dos alicerces da Marinha do amanhã, para o que a terceira solução da ordem de prioridade para adoção pode trazer alguma contribuição (VIVEIROS, 2007, p.55).

A concentração do PN no Rio de Janeiro não seria um óbice ao atendimento dessa área relevante, entre os dois continentes, desde que atenda a duas características do PN, a mobilidade e a permanência. Conforme preconizado na DMN (2017), a defesa da Amazônia Azul “passa pelo adequado emprego do trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença”¹³ (BRASIL, 2017). A presença pode ser representada pela característica do PN da permanência que indica a capacidade de operar, continuamente, com independência e por longos períodos, em áreas distantes e de grandes dimensões (BRASIL, 2017), o que é sustentado pelo adequado apoio logístico.

Portanto, analisando esses posicionamentos, podemos considerar que o estabelecimento de uma base com capacidade de prover suporte aos meios de superfície da Esquadra em um local diferente do Rio de Janeiro, apoiando eventualmente ou permanentemente fração desses meios, atenderia com mais eficiência às TPBN.

6.2 APOIO LOGÍSTICO FIXO: ADEQUAÇÃO DAS BASES NAVAIS

“É inútil armar navios se eles não dispuserem de bases onde se possam apoiar.”

Alfred Thayer Mahan

¹³ Nota do Autor: Essa mobilidade representa a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, em condições de emprego imediato (BRASIL, 2017).

Em fins do século XIX, produziu-se uma reação contra as teses puramente continentais, tendo como maior exemplo as doutrinas de Mahan. Sua teoria repousava sobre o postulado de que, aquele que detém o poder marítimo triunfa sobre o que detém o poder continental. Para adquirir esse poder, é necessário possuir um forte comércio exterior, incluindo bases navais para proteger as linhas de comunicação (NETO, 2008).

Segundo Neto (2008), Mahan afirmava que, como nenhum país estaria livre de um ataque surpresa, antes mesmo do início das hostilidades e, como nem todas as nações eram providas de marinhas capazes de cobrir a costa de toda e qualquer agressão e, como os navios não podem agir além do seu raio de ação, um espaço marítimo terá maior ou menor valor para os beligerantes conforme tenha ou não as indispensáveis bases navais, convenientemente dispostas. Por isso, enquanto os navios são forças que podem irradiar-se dos portos para as ações limitadas no tempo, as bases navais representam núcleos de potência permanente (NETO, 2008).

Para o Dr. Milan Vego,¹⁴ uma das principais tarefas da estratégia naval, em tempos de paz, é possuir um número suficiente de bases navais para permitir que as forças alcancem objetivos estratégicos em tempo de guerra, bem como classifica como ruim o uso de uma única base principal em tempo de guerra, onde as próprias forças usem a mesma linha de operação para ataque e retirada (VEGO, 1999).

Como exemplo, podemos observar a distribuição de meios e bases da Marinha na Armada da República Argentina, que concentra em Porto Belgrano as principais unidades navais da Esquadra, com respectivo apoio logístico, a exceção da base de submarinos em Mar del Plata, e na Armada do Chile, cujos meios de superfície, com o respectivo apoio logístico, estão concentrados na Base Naval de Valparaíso, enquanto que os submarinos se sediam mais ao sul, na Base Naval de Talcahuano (VIVEIROS, 2007).

No âmbito extra-continental, a Marinha da Índia possui hoje um Arsenal de Marinha em Bombaim e duas grandes bases navais, uma na costa leste (INS Eksila), sede do Comando Naval Oriental, e outra no oeste (INS Kadamba), sede do Comando Naval Ocidental. Com uma extensão de costa parecida com a do Brasil (7.000 Km), a Marinha indiana adotou a divisão de suas forças navais entre as duas costas, mantendo a concentração do apoio logístico especializado no oeste.¹⁵

A MB possui sua principal base naval na cidade do Rio de Janeiro, além de bases que

¹⁴ Dr. Milan Vego é professor de operações militares conjuntas na U.S. Naval War College desde 1991. Natural da Bósnia e Herzegovina e Ph.D. em História da Europa pela Universidade George Washington.

¹⁵ Disponível em: <<https://www.joinindiannavy.gov.in/en/about-us/bases.html>>. Acesso em 07 jul. 2021.

apoiam navios de menor porte, os Navios Patrulha Distritais, nas cidades de Rio Grande-RS, Salvador-BA, Natal-RN e Belém-PA.¹⁶ À luz do que vimos nos capítulos anteriores, a atual configuração dessas bases navais, à exceção da Base Naval do Rio de Janeiro, visando o apoio logístico fixo aos meios da Esquadra, invariavelmente se constitui em uma oportunidade de melhoria na ampliação da capacidade do apoio logístico fixo aos meios de superfície para o pleno emprego do PN.

Nesse sentido, é estrategicamente necessário conciliar os aspectos observados, a fim de que se possa definir, dentre as bases navais brasileiras existentes, qual a mais bem posicionada no litoral, que permita a defesa das potencialidades listadas neste trabalho, para aí se voltarem os investimentos e, conseqüentemente, permitir um melhor apoio logístico fixo aos meios de superfície da Esquadra.

7 ANÁLISE DO POSICIONAMENTO DAS BASES NAVAIS

A atual distribuição dos meios da Esquadra impõe desafios à realização de operações de longa duração no litoral setentrional, pelo grande esforço logístico, sobretudo do apoio logístico fixo, que esses meios demandam. Os fatores tempo-distância também representam óbices à rapidez para o posicionamento dessa Força nos principais pontos definidos na END (BRASIL, 2016c). Abaixo, segue uma tabela de distâncias:

Quadro 1 – Tabela de Distâncias entre principais localidades/regiões

LOCAIS	Oiapoque	Foz Rio Amaz.	Belém	Natal	Fernando de Noronha	Salvador	Trindade	RJ	Bacia de Santos	Elevação Rio Grande	Rio Grande	Chuí
Oiapoque		254	425	1.348	1.510	1.874	3.925	2.559	2.742	2.690	3.300	3.429
Foz Rio Amazonas	254		171	980	1.290	1.537	3.575	2.198	2.583	2.457	3.008	3.107
Belém	425	171		923	1.085	1.449	3.518	2.134	2.360	2.441	2.905	3.004
Natal	1348	980	923		145	535	1.760	1.208	1.350	1.513	1.981	2.080
Fernando de Noronha	1.510	1290	1.085	145		656	1.929	1.048	1.210	1.366	1.823	1.922
Salvador	1.874	1537	1.449	535	656		710	718	970	1.081	1.488	1.587
Trindade	3.925	3.575	3.518	1.760	1.929	710		790				
RJ	2.559	2.198	2.134	1.208	1.390	718	790		183	655	789	888
Bacia de Santos	2.742	2.583	2.360	1.350	1.210	970	1.646	183		490	668	767
Elevação Rio Grande	2.690	2.457	2.441	1.513	1.366	1.081	1.293	655	490		1.118	1.217
Rio Grande	3.300	3.008	2.905	1.981	1.823	1.488	2.590	789	668	1.118		127
Chuí	3.429	3.107	3.004	2.080	1.922	1.587	2.783	888	767	1.217	127	

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados das Tábuas de Distâncias DHN. 4º Edição - 2016.

¹⁶ Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/organizacoes-militares> >. Acesso em: 03 ago. 2021.

À luz do que foi apresentado neste trabalho, a comparação entre as duas áreas sugere que, no curto prazo, a área de Santos a Vitória apresenta maiores interesses para o Brasil, por conta da questão energética, que a área do saliente nordestino e setentrional do nosso litoral, ou seja, o impacto do risco naquela é maior no curto prazo. Contudo, a END estabelece que a região da foz do Amazonas é relevante para o país e pelo princípio da economia de meios, estabelecer escoltas fora da área do Rio de Janeiro seria extremamente vantajoso (BRASIL, 2016c).

Sob o mesmo aspecto abordado no parágrafo anterior, na faixa que vai de Santos a Vitória estão os principais portos do País e, especialmente, os portos e terminais que viabilizam a exploração e exploração de petróleo na PC. Embora não haja indícios de alguma ameaça listada neste estudo pretender no curto prazo, interferir na operação das plataformas localizadas nessa região, qualquer problema que as afete representa um grave golpe na economia brasileira (probabilidade baixa, mas impacto elevado, segundo a teoria de risco), transbordando rapidamente para a dimensão social, pela ameaça que representa para o funcionamento normal do País.

Analisando a questão, a característica da flexibilidade do PN é mais acentuada e explorada de forma mais ampla, se empregarmos os Esquadrões de Navios Escoltas a partir de mais de um porto sede, estacionados ou sediados, considerando as bases navais existentes.

Considerando a tabela 1 e os Fatores de Tempo e Distância¹⁷ (FTD) vemos que o porto de Salvador-BA é praticamente equidistante do Arroio Chuí-RS (1.587 MN) e a Foz do Rio Amazonas (1.537 MN), o que faz com que seja, naturalmente, um ponto de importância estratégica para o Brasil. Isso denota o quanto foi acertada a decisão do passado de construir as instalações da Base Naval de Aratu. Além disso, fica a 656 MN da Ilha de Fernando de Noronha e 784 MN da Ilha de Trindade, o que indica ser viável adequar a estrutura existente para ser uma base de apoio logístico para os Navios da Esquadra, enquanto uma base nessas ilhas não esteja instalada.

Da mesma forma, considerando o porto do Rio de Janeiro, verifica-se a conveniência de se manter o principal esforço da Esquadra, em virtude da proximidade com as bacias petrolíferas e a ERG.

Por conseguinte, podemos concluir que a localização atual da Esquadra contribui para uma ação de presença na área da ERG e nas Bacias Petrolíferas entre Santos e Vitória. O

¹⁷ Fatores de Tempo e Distância (FTD) envolvem aspectos dinâmicos da situação, relacionados ao tempo e velocidade e auxilia na visualização das possíveis Linhas de Ação para o emprego de uma Força Naval (BRASIL, 2006).

deslocamento de meios para a proximidade do saliente nordestino promoveria uma maior aproximação aos Arquipélagos de Fernando de Noronha e do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, em atendimento aos requisitos estratégico-operacionais de mobilidade e presença da defesa proativa do Amazônia Azul. Portanto, considerando, sobretudo os FTD, a reestruturação da Base Naval de Salvador naquela área proporcionaria um apoio logístico fixo capaz de suprir as necessidades dos meios da Esquadra em operação na área setentrional do país.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil tem recursos marinhos minerais e biológicos que tornam a Amazônia Azul uma necessária prioridade para as políticas públicas brasileiras. A riqueza presente na AJB reforça a relevância do espaço marítimo nacional e da economia azul para o Brasil. A existência de abundantes recursos naturais marinhos vivos e não vivos suscita especial atenção no que tange à vigilância e à proteção dessa vasta área.

Portanto, a importância da Amazônia Azul pode ser verificada, quanto ao crescimento e desenvolvimento da nação e pelos reflexos estratégicos na defesa dessa área.

Em caso de concretização das ameaças, apresentadas neste estudo, aos bens existentes na região ou aos nacionais que nela labutam, caberá à Marinha do Brasil (MB) assumir o protagonismo da sua defesa e o esforço principal nessa defesa será realizado pelo PN.

Durante a leitura deste trabalho, observamos a importância associada ao aspecto estratégico e militar que as ilhas oceânicas possuem relacionados à sua localização: a possibilidade de utilização como base de apoio a uma força naval e como posto de monitoramento e controle da nossa AJB.

Vimos que o Brasil possui uma extensa área marítima, com importância inquestionável por ser a principal via de transporte do comércio exterior do País, por sua diversidade de recursos naturais como a pesca, a biodiversidade marinha, por suas reservas de petróleo e gás e outros recursos minerais, além de sua influência sobre o clima brasileiro.

Dentro do contexto apresentado e a importância da Amazônia Azul, há que se estruturar e capacitar o PN para assegurar os interesses do Estado na região. A existência desses ativos, em conjunto com vulnerabilidades, riscos e ameaças associados, é o que justifica o emprego do PN, incluindo a necessidade de dotá-lo de meios adequados de vigilância e controle dessas áreas, alocando os recursos necessários para a proteção dos interesses do Brasil no mar.

Ao garantir a boa ordem no mar, o país passaria uma mensagem dissuasória de que

exerce plenamente sua soberania nas AJB. Isso, além de proteger nossos interesses no mar, fortaleceria a expressão militar do Poder Nacional, colaborando tanto com a segurança interna, quanto com a defesa.

Vimos que a MB concentra os meios da Esquadra na sua principal base naval localizada na cidade do Rio de Janeiro, além de bases que apoiam navios de menor porte, sobretudo os Navios Patrulha Distritais, nas cidades de Rio Grande-RS, Salvador-BA, Natal-RN e Belém-PA.

À luz do que vimos nos capítulos anteriores, a atual configuração dessas bases navais, à exceção da Base Naval do Rio de Janeiro, para o apoio logístico fixo aos meios da Esquadra, invariavelmente se constitui em uma oportunidade de melhoria na ampliação da capacidade do apoio logístico fixo aos meios de superfície para o pleno emprego do PN.

Nesse sentido, é estrategicamente necessário conciliar os aspectos observados, que possibilitam definir as posições costeiras mais iminentes de proteção, para aí se voltarem os investimentos e, conseqüentemente, permitir um melhor apoio logístico. Analisando esses posicionamentos, podemos considerar que o estabelecimento de uma base com capacidade de prover suporte aos meios de superfície da Esquadra em um local diferente do Rio de Janeiro, apoiando eventualmente ou permanentemente fração desses meios, atenderia com mais eficiência às TBPN.

Assim, podemos concluir que a localização atual da Esquadra contribui para uma ação de presença na área da ERG e nas Bacias Petrolíferas entre Santos e Vitória. O deslocamento de meios para a proximidade do saliente nordestino promoveria uma maior aproximação aos Arquipélagos de Fernando de Noronha e do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, em atendimento aos requisitos estratégico-operacionais de mobilidade e presença da defesa proativa do Amazônia Azul. Portanto, considerando sobretudo os fatores de tempo e distância, a reestruturação da Base Naval de Salvador naquela área proporcionaria um apoio logístico fixo capaz de suprir as necessidades dos meios da Esquadra em operação na área setentrional do país.

Por fim, após discutirmos sobre os aspectos estratégicos e logísticos, podemos considerar a adequação da estrutura já presente, deslocando uma fração dos meios navais da Esquadra para a região Nordeste, para proteger as Ilhas Oceânicas e infraestruturas na proximidade do saliente nordestino, sendo adequado sediar esses navios na cidade de Salvador, com adequações na Base Naval já instalada, mantendo uma concentração dos principais meios no Rio de Janeiro para proteger as áreas estratégicas do Pré-Sal e ERG.

Cabe ressaltar a importância de se estudar prover as principais ilhas oceânicas de estruturas que permitam o controle do tráfego marítimo e algum suporte aos meios navais.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Fernando Pereira de. O Brasil, os países da costa oeste africana e a segurança marítima no atlântico sul. Cooperação da Marinha do Brasil na Segurança Marítima do Golfo da Guiné. Escola de Guerra Naval, 2019.

ANDRADE, I. R.; BARROS - PLATIAU, A. F.; CÂMARA, P. E. A. S.; HILLEBRAND, G. R. L. Economia do Mar: Desafios e Possibilidades para o Brasil na Amazônia Azul. **Revista da Escola Superior de Guerra**, V.35, Nº 75, set/dez. 2020.

ANP. Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural. Disponível em: < <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins-anp/bmp/2021/2021-06-boletim.pdf> >. Acesso em 20 ago. 2021.

ANDRADE, Israel de Oliveira; ROCHA, Antônio Jorge de Ramalho; FRANCO, Luiz Gustavo Aversa. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul: Soberania, Vigilância e Defesa das Águas Jurisdicionais. IPEA, 2019.

ARRUDA, R. G. Amazônia Azul: um patrimônio a ser defendido. Monografia (Especialização) – Escola Superior de Guerra, Brasília, 2014.

BARBOSA JUNIOR, Ilques. Palestra. In: Exposição do Comandante da Marinha aos Estagiários do Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2019.

BARBOSA JUNIOR, Ilques. Defesa Nacional e os Programas Estratégicos das Forças. In: Seminário de Defesa Nacional, 2020, Brasília-DF.

BRASIL. Constituição Federal Brasileira. Brasília, DF, 1988. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm >. Acesso em: 21 jun. 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada EMA-331. Manual de Planejamento Operativo da Marinha. Brasília, DF: EMA, 2006.

BRASIL. Ministério da Defesa. Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília, DF, 2016a. Disponível em: < <https://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/livro-brancode-defesa-nacional-consulta-publica-12122017.pdf> >. Acesso em: 21 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa. Brasília, DF, 2016b. Disponível em: < http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf >. Acesso em: 21 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, DF, 2016c. Disponível em: < http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf >. Acesso em: 21 jun. 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. EMA-305. Doutrina Militar Naval (DMN). 1. ed. Brasília, DF: EMA, 2017.

BRASIL. Defesa TV. A importância da Elevação do Rio Grande para o Brasil. Disponível em: < <https://www.defesa.tv.br/a-importancia-da-elevacao-do-rio-grande-para-o-brasil/> > Acesso em: 03 jun. 2020.

BRASIL. Marinha do Brasil. Fragata Independência realiza operação Guinex I. 2021a. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/noticias/fragata-independencia-realiza-operacao-guinex-i> >. Acesso em 26 ago. 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Twitter Oficial da Marinha do Brasil. Operação GUINEX I. 2021b. Disponível em: < https://twitter.com/marmilbr?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor >. Acesso em 26 ago. 2021.

BRASIL. Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040). Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. Brasília-DF, 2020. Disponível em < https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html >. Acesso em: 29 abr. 2021.

BRASIL. Bem-vindo à “Amazônia Azul”. Disponível em: < https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/index.html >. Acesso em: 29 abr. 2021.

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela Lei Complementar no 117, de 2 de setembro de 2004 e pela Lei Complementar no 136, de 25 de agosto de 2010. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, 1999. Diário Oficial da União. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm >. Acesso em 08 jul. 2021.

BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em 03 ago. 2021.

BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em 03 ago. 2021.

BRASIL. CIRM. Plano Setorial para os Recursos do Mar. Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial – PROAREA. Disponível em < <https://www.marinha.mil.br/secirm/psrm/proarea> >. Acesso em 02 ago. 2021

BRODIE, Bernard. **Guia de estratégia naval**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1961.

CAMINHA, J.C.G. **Delineamentos da estratégia**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, v. III, 1983.

CARTER, Lionel et al. Submarine cables and the oceans: connecting the world. Cambridge: UNEP - WCMC Biodiversity Series No. 31. Lymington: ICPC, 2009.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Amazônia Azul. Revista Marítima Brasileira, 2^o/2004, p. 19-21.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A outra Amazônia. In. SERAFIM, Carlos Frederico Simões (coord.). **Geografia: ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro**. Brasília-DF: Ministério da Educação, 2005.

CASTRO, Therezinha de. **Geopolítica: princípios, meios e fins**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

CORBETT, Julian Stafford. **Some Principles of Maritime Strategy**. New York: AMS Press, 1972.

EPBR. Estudo aponta “novo pré-sal” na Bacia do Pará-Maranhão com 30 bilhões de barris. Disponível em < <http://minaspetro.com.br/noticia/estudo-aponta-novo-pre-sal-na-bacia-do-para-maranhao-com-30-bilhoes-de-barris/> >. Acesso em: 18 mar.2021

FAO, Food and Agriculture Organization. Novo relatório da FAO aponta que produção da pesca e aquicultura no Brasil deve crescer mais de 100% até 2025. Disponível em: < <http://www.fao.org/brasil/noticias/detail-events/pt/c/423722/> >. Acesso em 19 ago. 2016.

FAO, Food and Agriculture Organization. FAO/Global Environment Facility Project Document. Sustainable management of bycatch in Latin America and Caribbean trawl fisheries (REBYC-II LAC). Rome: FAO, 2015. Disponível em: < <http://www.fao.org/uploads/media/PRODOC-07072015.pdf> >. Acesso em: 20 out. 2020.

FAO, Food and Agriculture Organization. Fisheries and Aquaculture topics. Regional fisheries management organizations and deep-sea fisheries. Topics Fact Sheets. In: FAO Fisheries and Aquaculture Department. Rome: FAO, 2016. Disponível em: < <http://www.fao.org/fishery/topic/166304/en> >. Acesso em: 20 out. 2020.

FONSECA, Maximiano Eduardo da Silva. **5 anos na Pasta da Marinha**. Rio de Janeiro: s.n., 1984.

FRANCO E SILVA, Márcio Magno de Farias. Submarino nuclear de ataque: nova dimensão estratégica para a defesa nacional. Monografia (Especialização) – Escola Superior de Guerra, Brasília, 2012.

GALANTE, Alexandre. A evolução da estratégia naval brasileira (1991-2018) – parte 3. Disponível em: < <https://www.naval.com.br/blog/2018/07/25/a-evolucao-da-estrategia-naval-brasileira-1991-2018-parte-3> >. Acesso em: 03 jun. 2020.

GOUGH, Barry M. Maritime strategy: The legacies of Mahan and Corbett as philosophers of sea power. **The Rusi Journal**, [s.l.], v. 133, n. 4, p.55-62, dez. 1988. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1080/03071848808445330> >. Acesso em: 06/10/2017.

GUGLIANO, Mônica. Este mar é meu! Disponível em: < <https://www.defesaareanaval.com.br/ciencia-e-tecnologia/este-mar-e-meu> >. Acesso em: 02 ago. 2021.

HANDEL Michael I. **Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu**. Naval War College Review. v. 53 n.4 (Autumn): p.107-118, 2000.

IEA. Energy security. Ensuring the uninterrupted availability of energy sources at an affordable price. Disponível em: < <https://www.iea.org/areas-of-work/ensuring-energy-security> >. Acesso em 19 ago. 2021.

KHANNA, Parag. **The second world: how emerging powers are redefining global competition in the 21st century**. New York: Random House, 2008.

KHANNA, Parag. **Connectography: mapping the future of global civilization**. New York: Random House, 2016.

KNOTT, Christine; NEIS, Barbara. Privatization, financialization and ocean grabbing in New Brunswick herring fisheries and salmon aquaculture. Marine Policy, v. 80, p. 10-18, Jun. 2017

MARTINI, Maíra. Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Corruption. U4 Expert Answer, Bergen, n. 392, 2013. Disponível em: < https://knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/helpdesk/392_Illegal_unreported_and_unregulated_fishing_and_corruption.pdf >. Acesso em: 21 jul. 2019.

MAHAN, Alfred Thayer. **The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783**. New York: Dover Publications, Inc., 1987.

NETO, José Carlos de Araujo. A estratégia naval brasileira na geopolítica comparada do atlântico sul no início do século XX (1902-1914). Dissertação UFRJ, 2008.

PADILHA, Luiz. Defesa Aérea & Naval. Brasil: um incrível (e enorme) erro geopolítico. Disponível em: < <https://www.defesaareanaval.com.br/geopolitica/brasil-um-incrivel-e-enorme-erro-geopolitico> >. Acesso em 27 set. 2021.

PADILHA, Luiz. Defesa Aérea & Naval. Operação Guinex-I – Fragata Independência chega a Camarões. Disponível em: < <https://www.defesaareanaval.com.br/naval/operacao-guinex-i-video-da-chegada-da-fragata-independencia-a-camaroes> >. Acesso em 26 ago. 2021

PEREIRA, Roger. O que é a Amazônia Azul e porque o Brasil quer se tornar potência militar no Atlântico. Disponível em: < <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/amazonia-azul-brasil-potencia-militar-atlantico/> >. Acesso em: 29 de abr. de 2021.

PESCE, Eduardo Italo. A Marinha do Brasil e a Ordem Marítima Mundial no Século XXI **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro 3ºT/2006.

PINTO, Paulo Lafayette. **O Emprego do Poder Naval em Tempo de Paz**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

PONTE, Fuzeta da. A defesa das linhas de comunicação marítimas. *Estratégia – Revista de Estudos Internacionais*, nº 1, Primavera, 1986. Disponível em: < https://www.e-cultura.pt/ieei_pdf/17/>. Acesso em: 03 jun. 2020.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Política de defesa e segurança do Brasil no Século XXI : um esboço histórico . In : SILVA FILHO, Edison Benedito da ; MORAES, Rodrigo Fracalossi (Coord.) . *Política Internacional, Estratégia e Tecnologia Militar*. Rio de Janeiro : IPEA : 2012.

SILVA, Rogério Salles da. Terrorismo marítimo e pirataria, desafios para a segurança marítima ao entorno estratégico brasileiro. Tese. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2020.

SILVA JÚNIOR, Carlos Roberto Rocha. A Amazônia Azul e a Geopolítica brasileira: Perspectivas de uma estratégia marítima brasileira. Tarefas Básicas do Poder Naval, Programas Estratégicos e a proteção e defesa da Amazônia Azul. Projeto de pesquisa. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, RJ, 2019.

SOUZA, K. G.; MARTINS, L. R.; CAVALCANTI, V. M.; PEREIRA, C. V.; BORGES, L.F. Recursos não-vivos da plataforma continental brasileira e áreas oceânicas adjacentes. GRAVEL, Porto Alegre, p. 1-77, mar. 2009 edição especial. Disponível em: < https://www.ufrgs.br/gravel/SI/2009/Gravel_EE.pdf >. Acesso em: 20 out. 2020

SOUSA, Gustavo José Baracho de. O Poder Naval Brasileiro: Tributo à Política de Defesa do Brasil, *Revista de Geopolítica*, Natal, RN, v. 6, nº 2, p. 18 - 36, jul./dez. 2015.

SOUSA, Joaquim Ferreira de. A crise financeira mundial no alvorecer do século XXI e seus reflexos na estratégia da Marinha do Brasil de defesa das instalações petrolíferas do pré-sal. 2. Escola de Guerra Naval, 2009.

TELEGEOGRAPHY. Submarine Cable Map. Disponível em: < <https://www.submarinecablemap.com/#/> >. Acesso em 07jul. 2021.

TILL, Geoffrey. **SEAPOWER: A Guide for the Twenty-First Century**. Frank Cass Publishers, Londres, 2006.

TILL, Geoffrey. **SEAPOWER: A Guide for the Twenty-First Century**. EBSCO Publishing: ebook Collection. King's College London, Londres, 2018.

TOMÉ, Carlos Henrique Rubens. Organização Regional de Ordenamento da Pesca no Atlântico Sudoeste: necessidades e finalidades. In: OLIVEIRA, Carina Costa de. (org.) *Contribuições político-jurídicas para a agenda da gestão integrada, da conservação e da preservação dos recursos marinhos*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020.

VAZ, Alcides Costa. Dinâmicas e tendências do crime organizado transnacional e do tráfico de drogas na América do Sul e ameaças decorrentes para a segurança nacional. *Revista Análise Estratégica*. Centro de Estudos Estratégicos do Exército, 2019. Vol. 14.

VEGO, Milan. **Naval Strategy and operations in narrow seas**. London: Frank Cass, 1999.

VICHI. L. P.; PINTO. D.J.A; SÁ. A. L. N. A defesa da infraestrutura de cabos submarinos: por uma interface entre a defesa cibernética e a segurança marítima no Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v.26, nº 2, mai. ago. Rio de Janeiro, 2020.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. et al. **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro. Record, 2006.

VIVEIROS, Claudio Portugal de. Concentração da MB no Rio de Janeiro (RJ) – implicações estratégicas e na mobilidade da Força Naval. Rio de Janeiro, 2007

XAVIER, Alexandre Tito dos Santos. Inimigo à vista: Pesca Ilegal – ameaça que se aproxima cada vez mais do Brasil. Geopolítica. Tito Geopolítica, 2021. Disponível em: < <https://www.atitoxavier.com/post/inimigo-%C3%A0-vista-pesca-ilegal-amea%C3%A7a-que-se-aproxima-cada-vez-mais-do-brasil> > . Acesso em: 05 mai. 2021.

XAVIER, Alexandre Tito dos Santos. Os EUA e o início da preocupação com o Atlântico Sul – aumento da dark fleet chinesa. Geopolítica. Tito Geopolítica, 2021. Disponível em: < <https://www.atitoxavier.com/post/os-eua-e-o-in%C3%ADcio-da-preocupa%C3%A7%C3%A3o-com-o-atl%C3%A2ntico-sul-aumento-da-dark-fleet-chinesa> > . Acesso em: 05 mai. 2021.

XAVIER, Alexandre Tito dos Santos. Série Vulnerabilidades do Brasil: Atlântico Sul Geopolítica. Tito Geopolítica, 2020. Disponível em:< <https://www.atitoxavier.com/post/s%C3%A9rie-vulnerabilidades-do-brasil-atl%C3%A2ntico-sul> > . Acesso em: 05 mai. 2021.